JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 23

Samochód

30 groszy

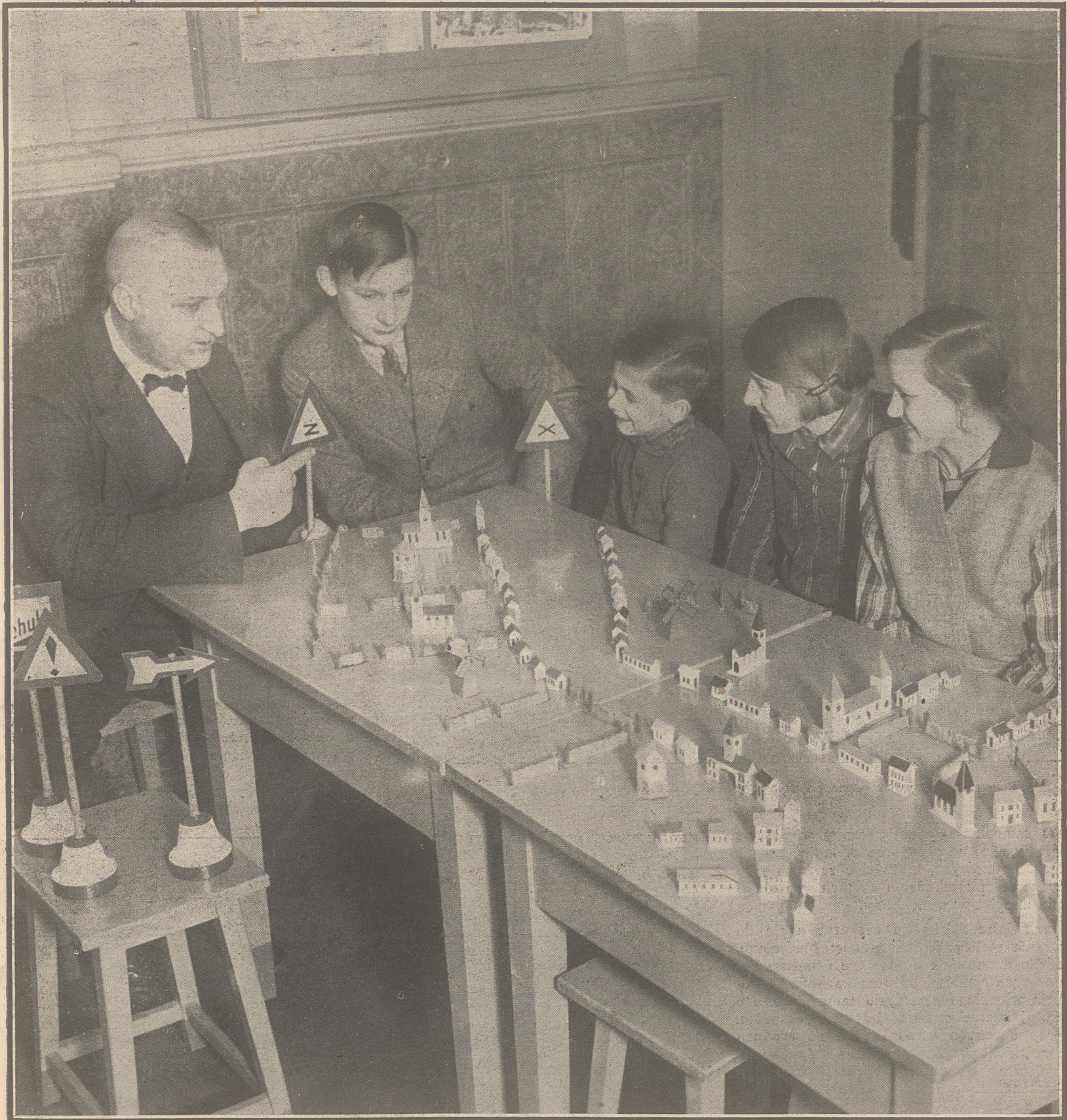
Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

10. marca 1929

Uczmy się chodzić!

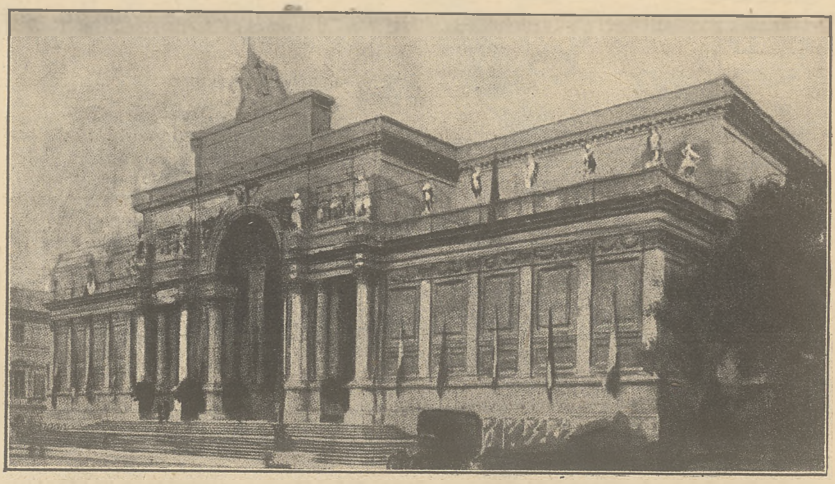


W czasie odbywającego się w całej Rzeszy Niemieckiej „Tygodnia zapobiegania wypadkom", nawet w szkołach powszechnych wykładano dzieciom zasady organizacji ruchu drogowego. Nauka taka przydałaby się również i w Polsce. Fot. Scherl

Z Salonu Automobilowego w Rzymie

Rzym, w lutym.

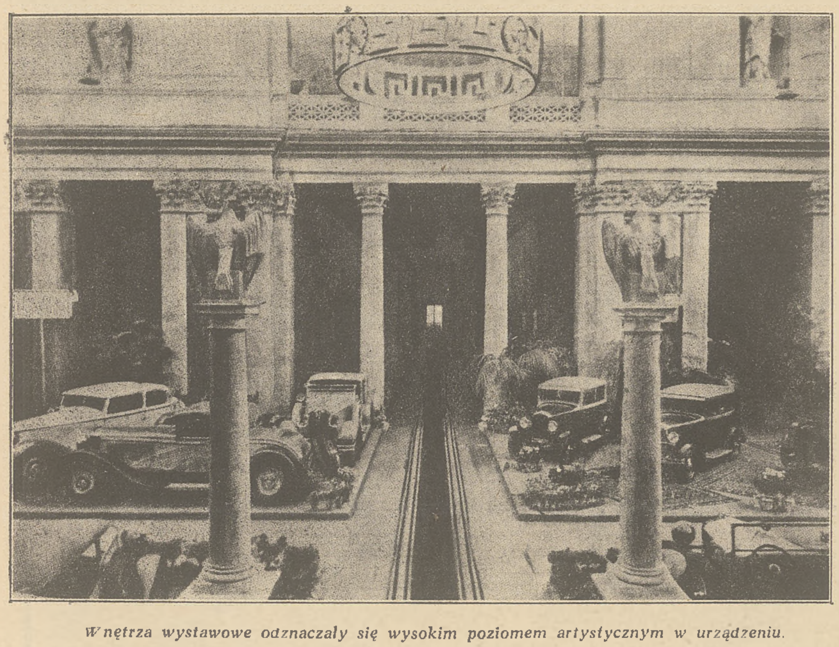
Poraz pierwszy Wieczne Miasto w murach swych gościło międzynarodowy Salon Automobilowy. Przyznać trzeba, że Salon ten pod względem artystycznym otrzymał taką szatę, jakiej nie posiadała dotychczas żadna inna wystawa samochodowa. Salon samochodowy rzymski jest wogóle drugą międzynarodową wystawą samochodową włoską. Pierwsza wystawa odbyła się przed dwoma laty w Medjolanie i, zgodnie z intencjami ówczesnego komitetu organizacyjnego, również druga wystawa miała się tam odbyć. Mussolini jednak postanowił inaczej i to nie bez ważnych powodów, motoryzacja Włoch jest bowiem w dużym stopniu nierównomierna. Podczas gdy północne Włochy, bogate w przemysł i posiadające w Lombardji i Piemoncie wielkie fabryki samochodowe, z natury rzeczy wysunęły się znacznie naprzód pod względem rozpowszechnienia samochodu, to Włochy środkowe zmotoryzowały się w znacznie skromniejszych rozmiarach, nie mówiąc już o Włochach południowych, gdzie sieć drogowa bynajmniej nie sprzyja szybkiej motoryzacji. Dlatego też zdawało się korzystniejszem, aby siłę propagandową wystawy skoncentrować na tych obszarach, które dotychczas pod tym względem były upośledzone.



Rzymski Pałac Sztuk Pięknych przy Via Nazionale, gdzie odbywał się Salon automobilowy.

Salon samochodowy umieszczony w Rzymie działałby więc na przygotowanym już terenie Włoch środkowych, ułatwiając zarazem jego zwiedzenie mieszkańcom Włoch południowych, ubogich w samochody.

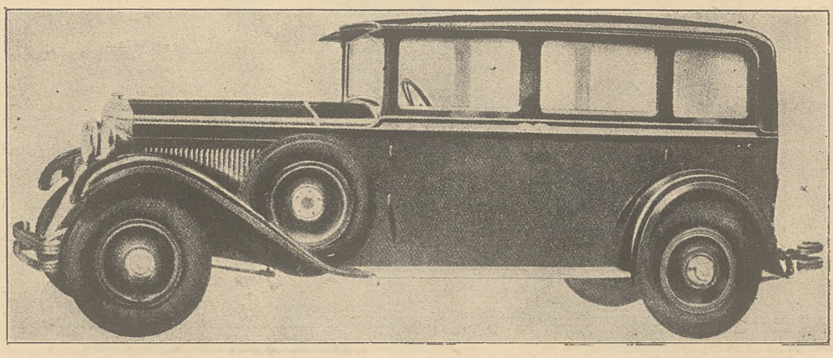
Inna jeszcze kwestja przyczyniła się do wybrania stolicy Włoch zamiast Medjolanu, chodziło mianowicie o zdobycie i podtrzymanie nowych rynków zbytu na wschodzie. Produkcja włoskiego przemysłu samochodowego w dużej mierze zależna jest od eksportu, a przy obecnych utrudnieniach na rynkach europejskich poszukiwanie nowych możliwości zbytu na wschodzie jest kwestją niezmiernie ważną. Było rzeczą prawdopodobną, że kupcy z tych okolic chętniej przybędą do Rzymu, niż do Medjolanu, odleglejszego o 600 km. Nie bez wpływu była też kwestja prestiżu, która zadecydowała o wyznaczeniu Rzymu na siedzibę międzynarodowego włoskiego Salonu samochodowego.



Wnętrza wystawowe odznaczały się wysokim poziomem artystycznym w urządzeniu.

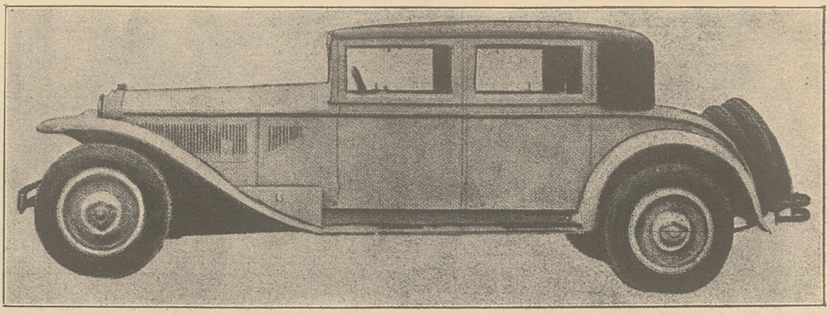
Otwarcia Salonu oczekiwały całe Włochy w wielkiem naprężeniu, niemniejsze jednak zainteresowanie skierowała w tę stronę zagranica, którą w pierwszej linji interesowały postępy włoskiego przemysłu samochodowego. Na wystawach ostatnich lat przemysł ten występował z nielicznemi tylko reprezentacjami, tutaj zaś można było się zapoznać z jego całokształtem i to właśnie zaciekawiało wszystkich. Nim zajmiemy się szczegółami, nie od rzeczy też będzie krótki rzut oka na ogólny rozwój tego przemysłu.

Jak w całej Europie, tak i we Włoszech w okresie lat 1924/25 rozpoczęło się przestawianie fabrykacji na produkcję seryjną, na stworzenie niedrogich typów pojazdów użytkowych i wprowadzenia systemu sprzedaży na raty — a zastosowanie tych środków przyczyniło się do daleko idącej popularyzacji automobilizmu, dając w powrotnej fali niezwykły impuls fabrykom samochodowym. Przyznać trzeba, że z tej okazji państwo włoskie zaopiekowało się przemysłem samochodowym w takich rozmiarach, jakie nie są do pomyślenia w żadnem innem państwie europejskiem: obniżono podatki samochodowe, urządzono targi samochodowe i przystąpiono do rozbudowy sieci drogowej, którą, jak naprzykład we Włoszech północnych, należy bezsprzecznie i pod każdym względem uznać za wzorową. Do tego wszystkiego należy dodać tę okoliczność, że niski stan waluty włoskiej, przy równocześnie niskiej płacy robotnika, pozwolił na takie kształtowanie cen, że włoskie samochody użytkowe na międzynarodo-

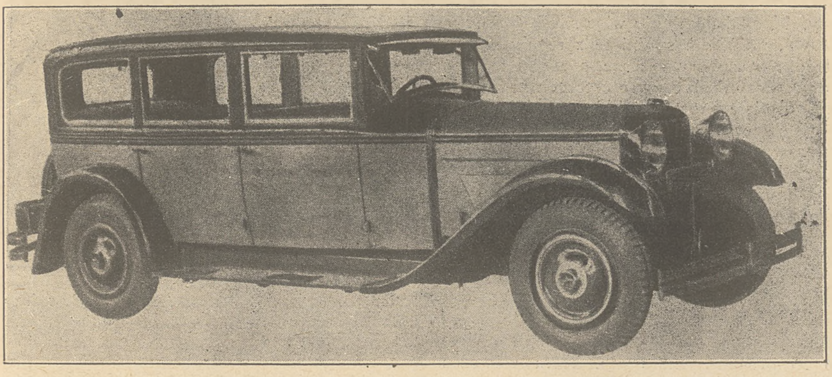


Najnowszy 6-cylindrowy Fiat 525 S, który poraz pierwszy ukazał się na wystawie.

wym rynku samochodowym nie potrzebowały się obawiać żadnej konkurencji. Ta ostatnia okoliczność najmniej wprawdzie była korzystna, gdyż kryła w sobie zarodek przyszłego kryzysu. Rezultaty racjonalizacji były nadzwyczaj korzystne. W roku 1921 eksport wzmógł się niesłychanie i doszedł do 74 procent ogólnej cyfry produkcji. Eksport ten utrzymał się także w następnych latach, dochodząc w chwili największego natężenia do 75 procent ogólnej produkcji samochodów włoskich. Rzecz oczywista, że równolegle z eksportem wzrastała cyfra sprzedaży samochodów w kraju, dzięki silnej propagandzie automobilowej.

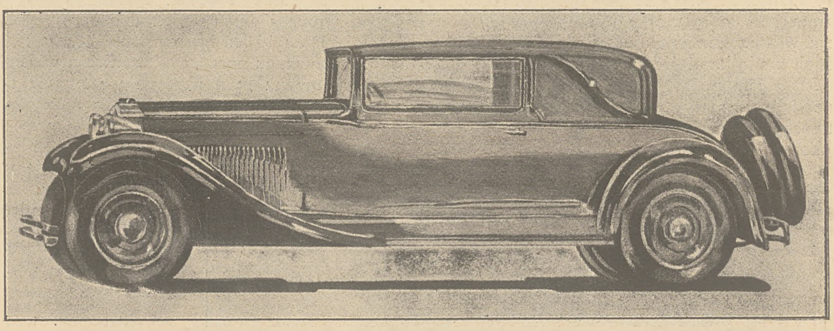


Nowy typ fabrycznej karoserji Lancia-Lambda VIII serja.

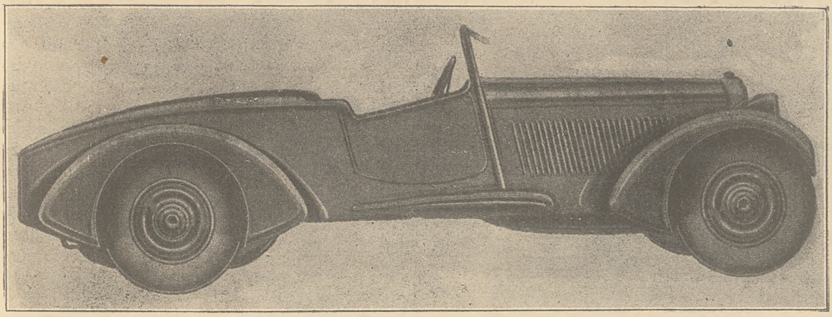


Ansaldo, 8 cylindrów, karoserja fabryczna.

Z wiosną roku 1927 lira włoska wstąpiła w okres rewaloryzacji, która w swych skutkach wtrąciła włoski przemysł samochodowy w długi okres piętrzących się trudności. Wskutek deflacji zmniejszyła się narazie siła kupna ludności włoskiej, a równocześnie ceny samochodów włoskich znalazły się ponad cenami międzynarodowego rynku samochodowego — nie pomogły kalkulacje tak ścisłe, że pokrywały zaledwie koszta własne. Eksport malał w sposób zastraszający, a różnice pomiędzy produkcją bieżącą, a zbytem trzeba było koncentrować w składnicy, wskutek czego unieruchomiano ogromne masy kapitału. Część firm o słabszych podstawach finansowych padła ofiarą sytuacji, a przedsiębiorstwo o takich rozmiarach, jak np. Fiat zmuszone było szukać pomocy w pożyczce amerykańskiej.



Fiat 525, karoserja Viotti, Turyn.

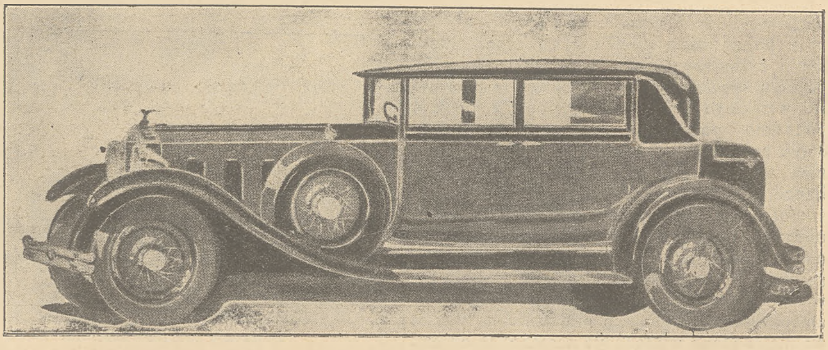


Alfa-Romeo, 6 cylindrów, supersport, karoserja E. Garavini, Turyn.

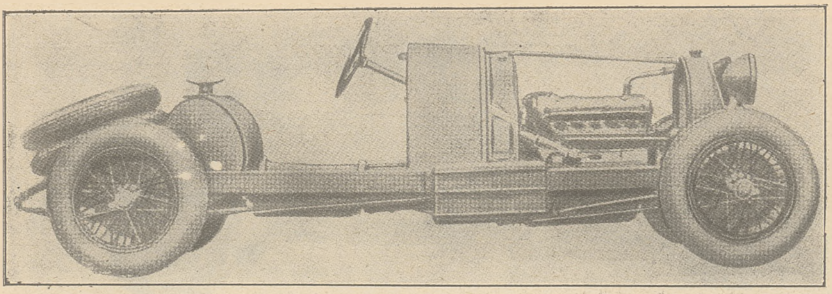
Kryzys ten dotychczas nie został jeszcze zupełnie przezwyciężony, aczkolwiek fabryki włoskie obecnie już nietyle cierpią na skutki rewaloryzacji, ile z powodu ogólnej zniżki cen na międzynarodowym rynku samochodowym, lecz i tutaj znaleziono już sposoby dostosowania się do położenia tak, że obecnie Salon rzymski można uważać za punkt początkowy nowego, nader pomyślnego okresu rozwoju.

Wartości i znaczenia Salonu należy też doszukiwać się raczej w dziedzinie ekonomicznej. Pojemność obecna rynku włoskiego jest znów niezwykle duża, to też rezultat handlowy był nadzwyczaj korzystny, a przemysł włoski wykazał rzeczywiście, że naprawdę konkuruje ponownie z wszystkiemi, a nawet z przemysłem amerykańskim, który za wszelką cenę stara się zalać tutejszy rynek. Import samochodów amerykańskich do Włoch jest nikły, czem oczywiście potentaci amerykańscy niezbyt są zachwyceni, to też niejednokrotnie dawali oni do zrozumienia swą niezłomną wolę zdobycia rynku włoskiego. Pod grozą zalewu amerykańskiego producenci włoscy nawiązali porozumienie i podjęli wspólnemi siłami organizację sprzedaży na raty wyrobów włoskich, przyczem uchwalono forsowanie pojazdów tanich i dobrych po cenach nieprzewyższających konkurencji amerykańskiej średniej klasy. Typowym reprezentantem tego typu, wyłonionego w myśl powyższego porozumienia, jest właśnie najnowszy typ Fiat, który pod względem ceny bije wszelką konkurencję amerykańską tej samej klasy.

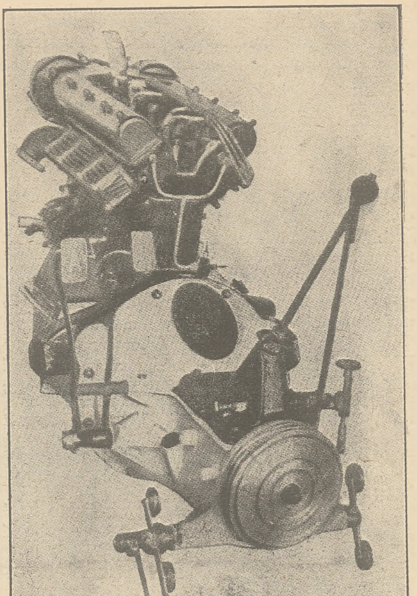
Jak już wspomniałem, Międzynarodowy Salon Samochodowy w Rzymie przedstawiał się niezwykle imponująco. Umieszczony w pięknym Pałacu Sztuk Pięknych przy Via Nazionale, nie koncentrował on wszystkich wystawców w jednej olbrzymiej hali. Samochody 39-ciu wystawców rozstawione były



Rolls-Royce, karosowany przez firmę Farina.



Podwozie samochodu „Alfa-Romeo", 1750 ccm., 6 cylindrowy, Supersport.



Nowy 4-cylindrowy silnik sportowy Ansaldo z dwoma wałami rozrządczemi nad głowicą, pojemność cylindrów 2 000 ccm.

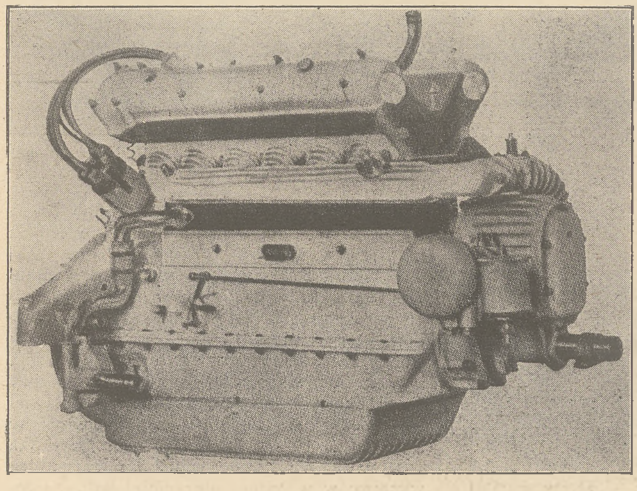
w licznych mniejszych i większych salkach, upiększonych wartościowemi dziełami sztuki. Artyści rzymscy pod względem dekoracyjnym popisali się doskonale, nadając całej wystawie niezwykle sympatyczny charakter, nie bez uzasadnienia też określono Salon rzymski krótkiemi słowami: „Triumf dobrego smaku" Elegancji i estetyce zewnętrznej odpowiadały najzupełniej przepiękne linje wystawionych pojazdów, które wprawdzie pod względem technicznym nie przynosiły żadnych rewelacyjnych nowości, lecz we wszystkich szczegółach wykazały jaknajdoskonalsze opracowanie.

Włoski przemysł samochodowy był, co zresztą rozumie się samo przez się, w całym komplecie z wszystkiemi dziewięciu fabrykami, a przegląd 18-tu budowanych tam typów wykazuje, że firmy te posiadają obecnie program bardzo rozumnie opracowany Produkcja włoska koncentruje się głównie na pojazdach z silnikami średniej siły, pomiędzy 1 500 i 3 000 ccm pojemności; jedyne wyjątki stanowią tu: mały Fiat 509, który wprawdzie tworzy większość produkowanych u nas samochodów, oraz 8-mio cylindr. Isotta-Fraschini z pojemnością silnika 7 000 ccm. Silnik 8-mio cylindrowy dotychczas nie stanowił objektu specjalnego zainteresowania przemysłu włoskiego i dopiero w Salonie rzymskim pokazano poraz pierwszy nowy samochód 8-mio cylindrowy Ansaldo. Oczekiwano również wystawienia nowej 8-mio cylindrowej Lancii, skonstruowanej specjalnie dla rynku amerykańskiego i budowanej w Stanach Zjednoczonych przez Towarzystwo filjalne „Lancia Corporation of Amerika". Samochodu tego jednak nie wystawiono, gdyż zbudowane w Turynie samochody zostały wysłane do amerykańskiej filji, jako modele, a na wystawę nie zdążono wykończyć następnych egzemplarzy. Naogół dominuje więc silnik 6-cio cylindrowy, przyczem silniki te z reguły są zaopatrzone w zawory wiszące, sprzęgła tarczowe oraz skrzynki biegów o czterech przekładniach. Modele sportowe, które we Włoszech cieszą się specjalnem zainteresowaniem, posiadają zazwyczaj podwójne wały rozrządcze ponad głowicami — tutaj też ceny są odpowiednie. Opracowanie konstrukcyjne i wykonanie techniczne wykazuje jaknajwiększą precyzję, wynikającą zresztą konsekwentnie ze starej tradycji.

Naogół ceny są bardzo umiarkowane, a jedna z firm demonstrowała cyfry, z których wynika, że koszta produkcji samochodu od roku 1925 do dnia dzisiejszego obniżono o przeszło 35 procent. Limuzyna, która wówczas kosztowała 26 500 lirów, dziś w wykonaniu i typie znacznie lepszym, kosztuje ca. 17 800 lirów, podczas gdy samochód otwarty można nabyć już za 14 000 lirów.

Na stoiskach poszczególnych firm włoskich oglądać można było następujące typy z różnemi karoserjami, jak też i podwozia:

Fiat: Typ 509, 4-cylindrowy, 990 ccm pojemności cylindrów. Typ 520, 6 cylindrów, 2 244 ccm pojemności cylindrów. Typ 521, 6 cylindrów, 2 516 ccm pojemności cylindrów. Typ 529, 6 cylindrów, 3 740 ccm pojemności cylindrów.



Silnik 6-cylindrowy „Alfa-Romeo", 1750 ccm. Supersport z podwójnemi wałami rozrządczemi nad głowicą i kompresorem.

Isotta - Fraschini: Typ 8 A, 8 cylindrów, 7 470 ccm pojemności cylindrów.

Itala: Typ 61, 6 cylindrów, 2 000 ccm pojemności cylindrów. Typ 65, 6 cylindrów, 2 000 ccm pojemności cylindrów (model sportowy).

Ansaldo: Typ 14, 4 cylindry, 1 800 ccm pojemności cylindrów. Typ 15, 4 cylindry, 1 980 ccm pojemności cylindrów (model sportowy). Typ 8, 8 cylindrów, 3 500 ccm pojemności cylindrów.

Bianchi: Typ S 5, 4 cylindry, 1 300 ccm pojemności cylindrów.

Lancia: Typ Lambda, 4 cylindry w kształcie V, 2 570 ccm pojemności cylindrów.

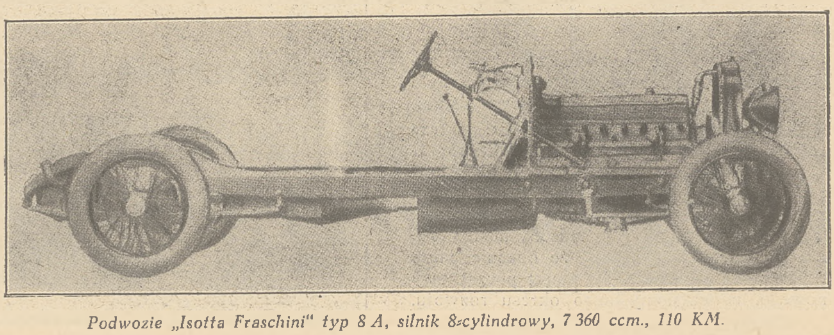
Alfa-Romeo: Typ 1 500 normalny, 6 cylindrów, 1 500 ccm pojemności cylindrów. Typ 1 750 Sport i Supersport, 6 cylindrów, 1 750 ccm pojemności cylindrów.

Ceirano: Typ 150 V A, 4 cylindry, 1 460 ccm pojemności cylindrów.

OM: Typ 6, 6 cylindrów, 2 000 ccm pojemności cylindrów. Typ Mille Miglia (model sportowy) 6 cylindrów, 2 000 ccm pojemności cylindrów.

Samochody klasy średniej jak i klas wyższych zaopatrzone są we wszystko, co według dzisiejszych pojęć należy do nowoczesnego pojazdu, a więc amortyzatory, filtry do oliwy i powietrza itp. Wszelkie zapotrzebowania w tym względzie pokrywa włoski przemysł akcesoryjny, który w Salonie wystąpił z wystawą prawdziwie luksusową. Wogóle akcesorja tworzą bardzo bogaty dział Salonu. Firmy zagraniczne, wyrabiające akcesorja, niewielkiem wprawdzie cieszą się powodzeniem wobec silnej konkurencji krajowej, jedynie Zeiss utrzymuje się przy pewnym stałym zbycie w zakresie swych specjalności. Ogółem w Salonie wystawia 67 firm akcesoryjnych z przeróżnych stron świata. *Mario Novi.*

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Podwozie „Isotta Fraschini" typ 8 A, silnik 8-cylindrowy, 7 360 ccm., 110 KM.



W dniu św. Franciszki Rzymianki, kardynał w asyście wyższego duchowieństwa błogosławi zgromadzone samochody z balkonu kościoła św. Franciszki na Forum Romanum.

Patronowie automobilizmu

św. Krzysztof i św. Franciszka Rzymianka

Patronem samochodów jest święty Krzysztof. To rzecz wiadoma. Przedstawiają go zwykle jako olbrzyma z Dzieciątkiem Jezus na barkach, idącego przez wodę. Legenda mówi, że św. Krzysztof, kiedy jeszcze był poganinem, postanowił służyć tylko silniejszemu od siebie, a że był siłaczem nielada, trudno mu było o służbę. Znalazł wreszcie króla, o którym świat cały mówił, że jest najpotężniejszym ze wszystkich panujących. Służył więc jemu, lecz spostrzegł, że król boi się djabła, porzucił króla i przystał na służbę do szatana. Wędrując z djabłem przez las, napotkali obraz Chrystusa i Krzysztof zdumiony zobaczył strach i lęk, jaki ogarnął złego ducha na widok Ukrzyżowanego.

— Widocznie Chrystus mocniejszy — orzekł Krzysztof i porzucił djabła, postanowiwszy służyć Chrystusowi. I zaczął szukać Zbawiciela, lecz długo znaleźć go nie mógł, aż wreszcie spotkał pustelnika, który nauczył go wiary chrześcijańskiej i objaśnił, że najpewniejszą drogą znalezienia Chrystusa są — dobre uczynki. Potem nakazał mu pustelnik osiąść nad wielką rzeką, na której nie było mostu i przenosić na barkach podróżnych przez bystre wody.



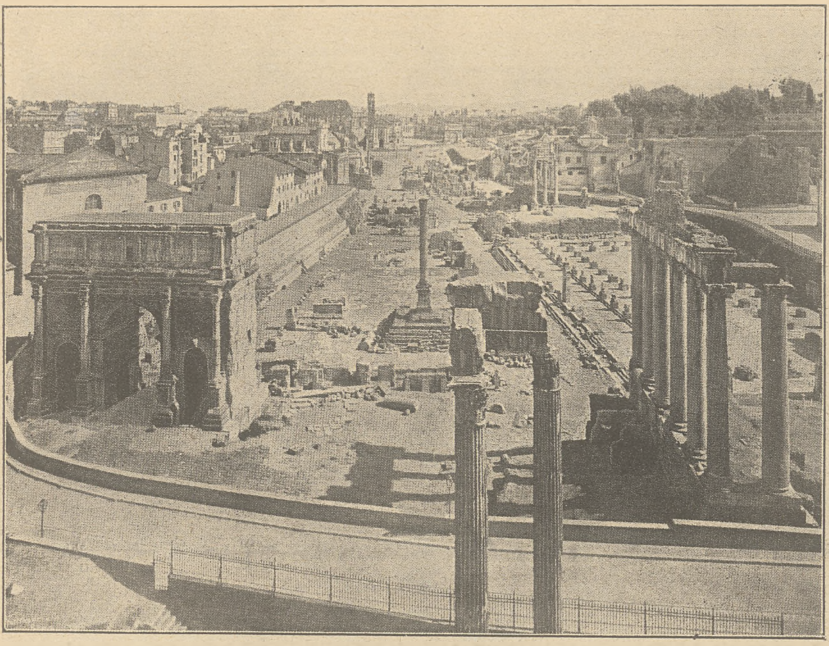
Obraz przedstawiający św. Franciszkę Rzymiankę, rozdającą jałmużnę na ulicach Rzymu

Sumiennie spełniał Krzysztof nałożony mu obowiązek i bez najmniejszego wysiłku przenosił podróżnych przez rzekę. Aż pewnej nocy małe dziecię zawołało na olbrzyma, prosząc, by je przeniósł na drugi brzeg. Chwyta Krzysztof dziecię i niesie. W połowie drogi ta maleńka kruszyna ludzka tak zaciężyła olbrzymowi, że zdumiony zawołał:

— Ciężko mi, jak gdybym dźwigał świat cały!

— Bo więcej dźwigasz, niż świat — odrzekło na to dziecię. Niesiesz Tego, który stworzył niebo i ziemię.

Było to bowiem Dziecię Jezus, które objawiwszy się olbrzymowi, ochrzciło go. I odtąd olbrzym



Widok Forum Romanum. W głębi maleńki kościółek św. Franciszki.

nazwał się Chrystofor, to znaczy „niósł Chrystusa".

Św. Krzysztof poniósł śmierć męczeńską. Czczą go jako patrona podróżnych, uciekano się również pod jego opiekę podczas morowej zarazy, aż wreszcie mianowano patronem samochodów.



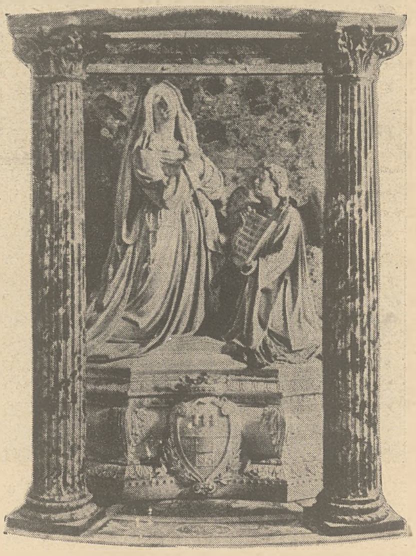
Plakieta z wizerunkiem św. Franciszki, umieszczana zazwyczaj na chłodnicy samochodu.

Jest to rzeczą znaną. Nie wszystkim jednak wiadomo, że oprócz św. Krzysztofa automobile mają także swoją — patronkę. Jest nią św. Franciszka Rzymianka, od dwóch lat przez rzymskie kluby automobilowe uznana za patronkę samochodów. Coprawda dość długo toczył się po włoskich gazetach spór za i przeciw i dotąd św. Krzysztof ma stałych swoich wyznawców, którzy nie opuścili go dla nowej patronki. Choć i święta Franciszka zdobyła już dzisiaj liczną rzeszę wiernych i pod jej patronatem jeździ znaczna liczba automobili włoskich rządowych i prywatnych. Jak dotąd cześć św. Franciszki Rzymianki zdaje się jednak nie rozprzestrzeniła się poza granice Włoch, a szczególniej Rzymu. I u nas w Polsce dotąd mało kto wie i słyszał o tej nowej orędowniczce pięknej i miłej jazdy automobilowej, niezawsze bezpiecznej.

Szczęśliwy los zdarzył, że minionego roku podczas pobytu w Rzymie natrafiłam właśnie na święto Franciszki Rzymianki, przypadające w dniu 9 marca. Uczestniczyłam więc osobiście w uroczystem nabożeństwie, zakończonem błogosławieństwem samochodów. Nabożeństwo rozpoczęło się o godzinie 10-tej. Wcześniej na plac przed kościołem poczęły zajeżdżać automobile rządowe i prywatne, piękne Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Bugatti, Fiaty, Bianchi i Lancia. Zajechał również autem kardynał, który celebrował mszę św. ogromnie uroczyście, poczem w procesji obszedł kościół i z balkonu udzielił błogosławieństwa. Zwolna auta rozjeżdżały się w różne strony miasta, z wdziękiem sunęły cicho prześliczne limuzyny, uwożące panie rzymskie strojne w piękne futra.

Plac opustoszał, pozostali tylko zwiedzający, którzy choć aut nie posiadają, zaopatrują się w obrazki Patronki automobili, do czego zachęcała czarnooka Włoszka nad straganem. Oprócz wizerunków św. Franciszki w zakrystji nabywać można tarcze, które przymocowuje się na siatce. Tarcze te wykonane podług płaskorzeźby Berniniego, wyobrażają Świętą, prowadzoną przez Anioła Stróża. Tarczę otacza wieniec, na nim narysowane dwa automobile i napis: „Prowadź i ty moją prawicę".

Św. Franciszka przyszła na świat w Wiecznem Mieście 1384 roku. Wzgardziwszy dostatkami żyła dla biednych i nieszczęśliwych. Rzym pełen był jej świętości. Zmarła 9 marca 1440 roku, kanonizowana 1608. W kilka lat po kanonizacji w naszym Krakowie zasłużony drukarz Franciszek Cezary napisał i wydrukował jej żywot, jak pisze, na wzór i pociechę pannom zakonnym, świeckim, mężatkom i wdowom. Widocznie książka się podobała, kiedy w niespełna dwadzieścia lat później wydrukował ją poraz drugi.



Statua św. Franciszki w kościele pod jej wezwaniem na Forum Romanum.

W bibljotece Tow. Przyjaciół Nauk w Poznaniu pośród starych i cennych książek jest także życiorys św. Franciszki, napisany po włosku przez Marję Anguillara. Śliczna to książka, drukowana w Rzymie 1641 roku, oprawna w pergamin z herbem książąt Altieri. Była więc własnością księcia kardynała

(Dokończenie na str. 11.)



Mussolini w towarzystwie generała Scipioni przygląda się uroczystościom.



Zarząd Związku Automobilistów i rodzice chrzestni zgromadzeni dokoła nowopoświęconego sztandaru. Od lewej ku prawej stoją: red. „Samochodu" Marynowski, p. Tomaszewski, chorąży p. Werner, (za sztandarem), p. Tatarska, p. Siejkowska, p. Tatarski (w tyle), prezes p. Gebel, p. Zagórski (w tyle) i p. Kwiatkowski.

10-lecie Związku Zawodowego Automobilistów

Poznań, w marcu.

W ubiegłą niedzielę w małym kościółku Pana Jezusa przy ul. Żydowskiej odbyła się piękna uroczystość poświęcenia sztandaru Poznańskiego Oddziału Związku Zawodowego Automobilistów, który w dniu tym obchodził zarazem 10-cio lecie swego istnienia. Mszę św. odprawił ksiądz Cieszyński, który zarazem dokonał poświęcenia sztandaru w obecności pań: Janiny Weberowej, Heleny Siejkowskiej, Marji Górskiej, Fr. Tatarskiej oraz panów dyr. Brzeskiego, dyr. Zagórskiego, Kwiatkowskiego i red. naszego pisma, Marynowskiego, jako rodziców chrzestnych.

Po mszy św. uformował się pochód, na czele którego kroczyli zgromadzeni dokoła nowopoświęconego sztandaru członkowie Zarządu Związku oraz rodzice chrzestni, a dalej liczne delegacje bratnich organizacyj z Torunia, Grudziądza, Bydgoszczy, Starogardu i Warszawy, delegacje licznych towarzystw zaprzyjaźnionych, jak Związek Kolejarzy, Tow. Powstańców i Wojaków, Cech Lakierniczy itd., oraz niemal wszyscy członkowie Związku.

Imponujący orszak przemaszerował przez ul. Żydowską następnie dookoła Starego Rynku i wreszcie przez ulicę Masztalarską udał się do sali p. Jarockiego, gdzie uroczyste zebranie zagaił prezes Związku p. Gebel, odczytując akt ceremonji poświęcenia sztandaru. Następnie składano życzenia. — Im. Zw. Gł. Automobilistów Rz. P. przemawiał prezes p. Zawadzki z Warszawy, w im. Zw. Właśc. Dor. — p. Taczarek i wiceprezes tejże organizacji p. Kamyczek, w im. Tow. Powst. i Woj. Poznań-Jeżyce — prezes p. Świnarski, poczem nastąpiło wbijanie gwoździ pamiątkowych. Pierwszy gwóźdź wbił p. Werner, drugi w zastępstwie p. Brzeskiego — prokurent p. Tomaszewski, trzeci p. Helena Siejkowska, czwarty — Władysław Stasiak, piąty — p. Bojanowski, szósty — chrzestny p. Z. Marynowski imieniem własnem i wydawnictwa „Samochód", siódmy — chrzestny p. Józef Zagórski, ósmy — p. Antoni Kwiatkowski, dziewiąty — p. Domański w imieniu klubu w Byd-

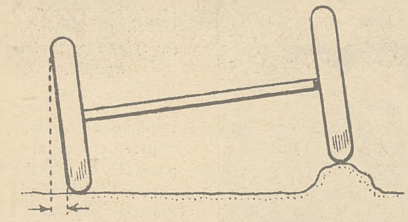
(Dokończenie na str. 11-tej)



Delegacje bratnich i zaprzyjaźnionych stowarzyszeń zgromadzone pod sztandarami, przed wyruszeniem w pochód.

Niezależne resorowanie kół

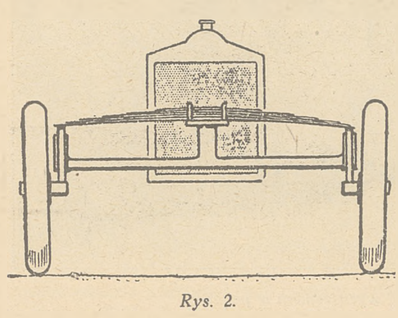
Zasady dla resorowania pojazdów mechanicznych przejęła technika od powozów i karet naszych praojców. Jest to zresztą zupełnie naturalne, gdyż w początkach automobilizmu konstruktorzy i wynalazcy tyle wkładali energji w ulepszenie silnika i mechanizmu napędowego, że nie było już czasu na zajmowanie się sprawą resorowania, tak więc przejęto poprostu to, co było wypróbowane w lokomo-



Rys. 1.

cji z pociągiem zwierzęcym i w pierwszych samochodach stosowano powszechnie resorowanie powozowe z resorami podwójnie eliptycznemi. Początkowo nie odczuwano nawet żadnej potrzeby ulepszenia, gdyż pierwsze pojazdy mechaniczne nie odznaczały się nadmierną szybkością, dopiero z chwilą usprawnienia silnika i powiększenia szybkości samochodów, sprawa dobrego resorowania pojazdów stała się kwestją palącą. Resory podwójnie eliptyczne, mało odporne na uderzenia boczne zniknęły zupełnie i zostały zastąpione powszechnie przez resory półeliptyczne. Z czasem i te okazały się niewystarczające; technicy zabrali się energicznie do zbadania sposobu działania oraz warunków pracy tych ostatnich i, opierając się na wynikach tych badań, podnieśli ich sprawność przez zastosowanie sprężyn o odpowiedniej długości i grubości, przez uzupełnienie ich amortyzatorami i t. p. Odważniejsi konstruktorzy zarzucili je nawet zupełnie, stosując cantilevery, resory ze sprężyn spiralnych, resory gumowe i inne. Kwestje te omawialiśmy już częściowo w numerze 16-tym (Resory nowoczesne) i 17-tym (Jazda bez wstrząsów) „Samochodu". Dziś zajmiemy się najnowszą dziedziną techniki resorowania, jaką jest tak zwane „niezależne resorowanie kół" (Souspension independent).

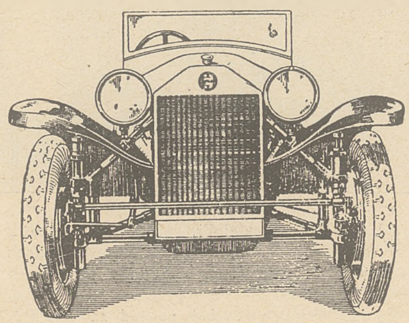
Praktyka, tudzież szczegółowe badania i studja wykazały, że jedną z najważniejszych wad obecnego powszechnie stosowanego systemu resorowania jest umieszczenie dwóch kół na jednej osi. Niedogodności, wynikające z takiego zawieszenia kół, wyjaśnia nam rycina 1-a. Widzimy tam, że gdy jedno z dwóch kół osadzonych na wspólnej osi przechodzi ponad niewielkiem wywyższeniem, to drugie koło zmuszone jest wykonać pewien ruch w bok, w kierunku koła, przechodzącego przez przeszkodę. Dokładne pomiary wykazały, że boczne przesunięcia kół, powstające w ten sposób, nie są wcale tak małe, jakby to się



Rys. 2.

wydawało na pierwszy rzut oka, gdyż przy uniesieniu jednego koła o 8 cm. — a przeszkody o takiej wysokości są na naszych drogach nierzadkie — drugie koło ulega odchyleniu o całe 3 cm. Skutki wyżej opisanych przesunięć bocznych objawiają się w praktyce w sposób zgoła niemiły: pojazd jest nieustabilizowany, jest trudny w prowadzeniu i chwieje się nieprzyjemnie, przedewszystkiem w szybkiej jeździe po nierównej drodze. Boczne wahania osi przenoszą się oczywiście na resory i ich strzemiona, które, ponieważ nie są obliczone na działanie z boku, a jedynie na działanie w górę i na dół, zużywają się szybko i, wskutek bocznego luzu, powiększają jeszcze wahania i niepewność pojazdu. Rzecz oczywista, że przenoszenie uderzeń jednego koła na drugie występuje tak samo przy osi przedniej, jak też przy tylnej.

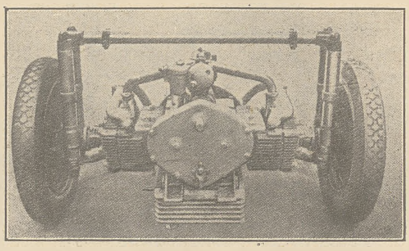
Wady systemu resorowania, które dotąd rozpatrywaliśmy, starano się w miarę możności usunąć, czy to przez powiększenie rozstępu kół, czy też w inny sposób, naogół jednak, dzięki konserwatyzmowi fabryk, utrzymano



Rys. 3.

nadal dotychczasowy system resorowania, starając się ulepszyć jedynie to, co już istniało. Znaleźli się jednak konstruktorzy, którym sprawa resorowania samochodu nie dawała spokoju. Kierowało nimi następujące rozumowanie: gdyby się udało uniezależnić pionowe ruchy jednego koła od drugiego, tak aby każde z nich, niezależnie od drugiego, mogło pokonywać przeszkody, uderzenia oddziałujące na podwozie zmniejszyłyby się o połowę, a — co jest niemniej ważne — jazda byłaby znacznie spokojniejsza i samochód znacznie łatwiejszy w prowadzeniu.

W rzeczywistości otrzymane w ten sposób korzyści byłyby znacznie większe, gdyż musimy wziąć pod uwagę, że samochód z masywnemi osiami przedniemi i tylnemi obciąża koła bardzo poważną wagą nieresorowaną. Przy kołach przednich wagę nieresorowaną tworzy masywna oś, urządzenie kierownicze, bębny hamulców i koła. Gorzej jeszcze jest przy kołach napędowych, gdyż, jako waga nieresorowana, odpada wprawdzie ciężar mechanizmu kierowniczego, dochodzi natomiast ciężar osłony tylnej osi, dyferencjału i wału napędowego. Jeżeli cały ten ciężar nieresorowany zostanie wyprowadzony przez przeszkodę z położenia normalnego, to reakcja będzie wprost proporcjonalna do tego ciężaru, czyli inaczej: im większa jest waga nieresorowana, tem większa jest reakcja, działająca na pojazd, i tembardziej wzrasta konieczność stosowania

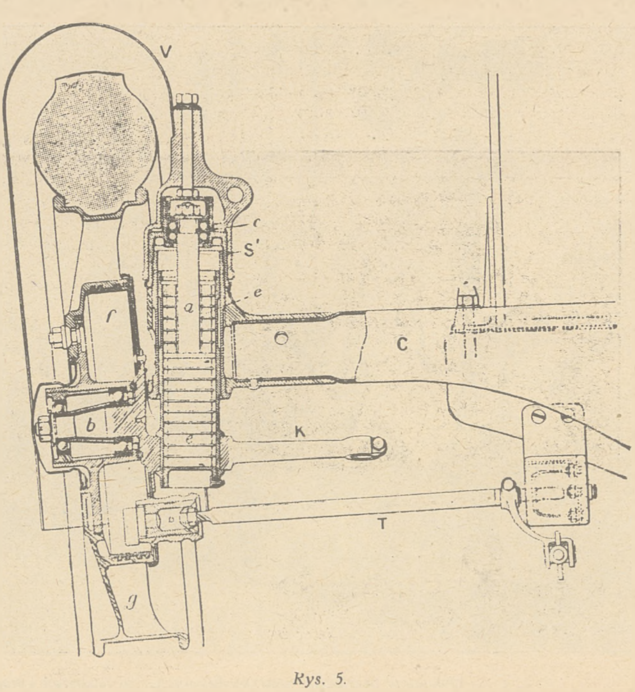


Rys. 4.

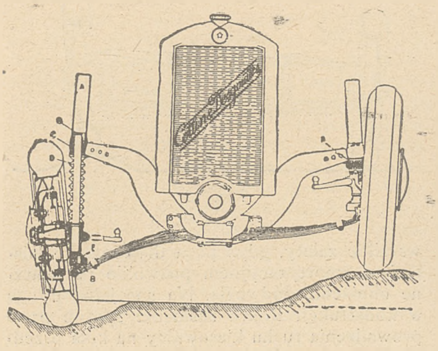
amortyzatorów dla zniwelowania uderzeń i wstrząsów.

Stosując koła niezależnie resorowane, zmniejszamy w poważnej mierze wagę nieresorowaną, przy przednich kołach bowiem odpada waga masywnej i dość ciężkiej osi, a przy kołach tylnych waga całego tylnego karteru wraz z dyferencjałem, napędem tylnym i wałem napędowym. W ten sposób waga nieresorowana ogranicza się na same koła i bębny hamulców. Jeżeli takie koło, zawieszone niezależnie, natrafi na przeszkodę, to reakcja działająca na podwozie będzie znacznie mniejsza, w rezultacie więc pojazd taki będzie znacznie więcej zrównoważony i pewniejszy w prowadzeniu.

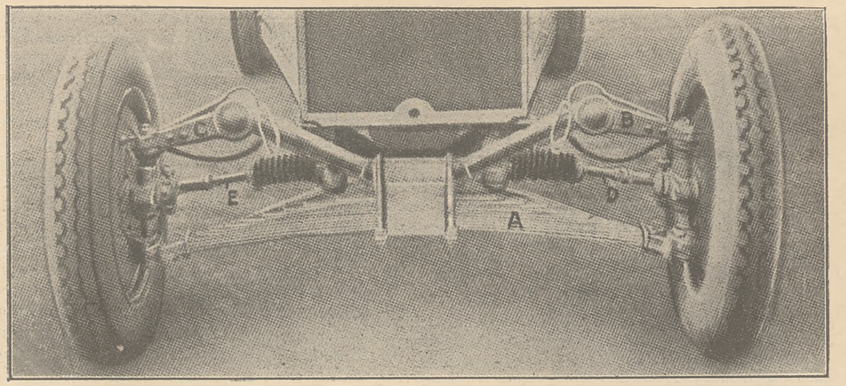
Korzyści, wynikające z niezależnego resorowania kół, zrozumiano w teorji już bardzo dawno. Praktyka jednak, nasuwająca niezliczone trudności techniczne, bardzo utrudnia powszechne zastosowanie tego systemu, niełatwo bowiem było znaleźć takie zawieszenie kół, które pozwoliłoby im poruszać się swo-



Rys. 5.



Rys. 6.

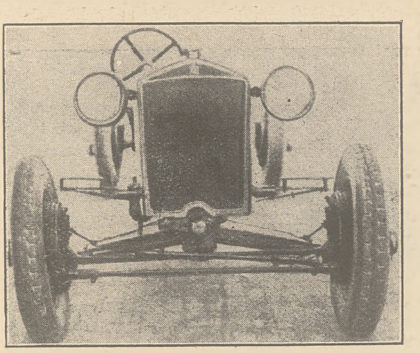


Rys 7

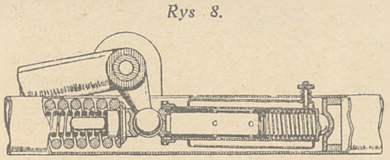
bodnie w górę i na dół, zapobiegając równocześnie wszelkim niepożądanym poruszeniom w innych kierunkach. Zadanie to było tem trudniejsze, że do niezależnych kół tylnych trzeba było doprowadzić siłę napędową, podczas gdy koła przednie potrzebne były do kierowania.

Doświadczenia z niezależnem resorowaniem, bądź to dwóch kół przednich, bądź też dwóch tylnych rozpoczęto dość dawno, już bowiem w roku 1905 Sizaire i Naudin skonstruowali samochód jednocylindrowy, który posiadał niezależne resorowanie kół przednich. Samochód ten utrzymał się do roku 1914. Jak wynika z ryciny 2-ej, koła zostały umocowane na krótkich, prostopadłych sworzniach, poruszających się w górę lub na dół w cylindrach. Cylindry umieszczone są na końcach poprzecznicy połączonej z podwoziem. Ponad tą poprzecznicą znajduje się długi resor poprzeczny, naciskający na końce sworzni. Górne końce sworzni zaopatrzone są w krótkie lewarki, połączone z drążkami kierownicy.

Podobną konstrukcję niezależnego resorowania kół przednich zastosowano później przy samochodzie Lancia (rysunek 3-ci). Jak widzimy z ryciny, koła przednie umocowane są na sworzniach prostopadłych, te ostatnie zaś poruszają się w cylindrach, w których umieszczone są zarazem resory, składające się ze sprężyn spiralnych. Cylindry resorowe połączone są z podwoziem przez bardzo silną konstrukcję rurową i usztywnione dwoma rozpórkami, połączonemi z chłodnicą. Zawieszenie kół przednich na niezależnych resorach spiralnych wykazało doskonałą sprawność przedewszystkiem przy szybkiej jeździe na drogach złych. Rzecz oczywista, że w wykonaniu nowoczesnem cały mechanizm kierowniczy, resorowy oraz hamulcowy jest doskonale uszczelniony i ochroniony przed działaniem kurzu i błota.

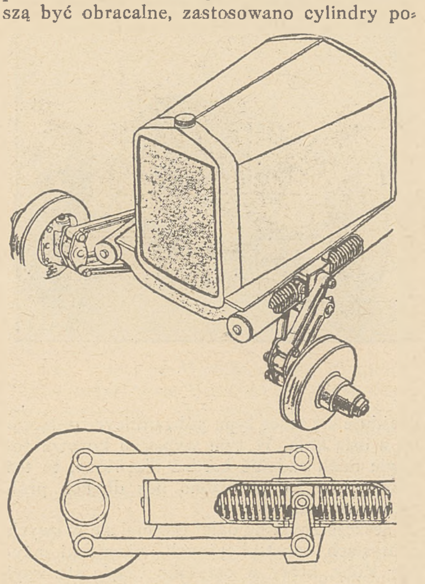


Rys 8.



Rys. 9.

Zupełnie podobne zawieszenie kół na resorach spiralnych zastosował później Claveau. Przy samochodach Claveau, przy kołach przednich, które służą do kierowania i muszą być obracalne, zastosowano cylindry pojedyncze, podczas gdy przy kołach tylnych, które zarazem dźwigają cały blok napędowy, przewidziano po dwa cylindry na każde koło (rys. 4). Sprężyny spiralne stosuje również Sensaud de Levaud, jako resory pomocnicze przy swych resorach gumowych (rys. 5).

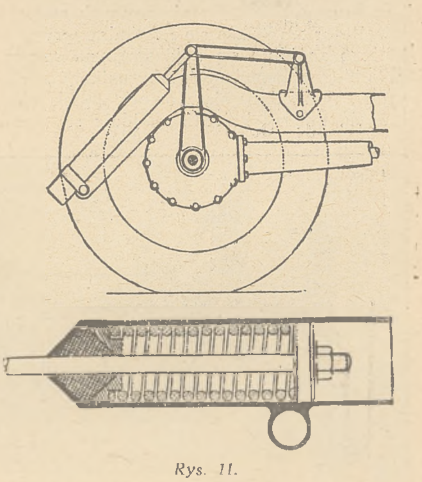


Rys. 10.

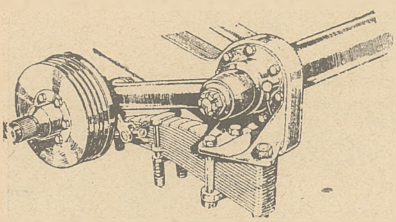
Myśl stworzenia racjonalnego i niezależnego resorowania pokutowała głównie wśród konstruktorów francuskich, którzy zawsze odznaczali się wielką postępowością i pomysłowością, to też z obecnych systemów niezależnego zawieszenia przeważna część ujrzała światło dzienne we Francji. Jako głównych przedstawicieli tego kierunku konstrukcyjnego, zastosowanego praktycznie w fabrykacji seryjnej, należy w pierwszym rzędzie wymienić samochody Cottin & Desgouttes i Sizaire Frere. Stosują oni, jak zresztą większość konstruktorów niezależnego resorowania, normalne resory ze sprężyn płaskich. Cottin & Desgouttes używa resoru płaskiego poprzecznego (rys. 6), przyczem koła zawieszone są na prostopadłym drążku B. Drążek ten porusza się w cylindrze A poprzez prowadzenie C, które zapewnia drążkowi stale położenie pionowe. Miech skórzany D chroni cały mechanizm przed kurzem i błotem. Cylinder, prowadzący drążek B umieszczony jest na silnym poprzecznym dźwigarze, w kształcie litery U. Dźwigar ten w środkowej swej części połączony jest z ramą samochodu, a w najniższym jego punkcie umocowany jest resor poprzeczny.

Zupełnie odmiennie przeprowadzano zawieszenie kół w samochodzie Sizaire Freres (rys. 7). Pionowe osie, na których obraca się koło przy kierowaniu pojazdu, zawieszono na dole, na końcu resora poprzecznego A, podczas gdy górny koniec tej osi umocowany jest na krótkiem trójkątnem ramieniu B i C. Ruchome ramiona zawieszone są swym szerszym końcem na krótkich masywnych ramionach, osadzonych w przedniej części podwozia. Ruch kierowniczy przenosi się na każde koło osobno przez przekładnie ślimakowe E i D.

Zagadnienie niezależnego resorowania kół znalazło także poza granicami Francji gorących zwolenników. Jednym z pierwszych był czeski inżynier Ledvinka, który już przed szeregiem lat zastosował doskonałą konstrukcję łamanych osi napędowych w dwucylindrowych samochodach „Tatra". O postępowości genjalnego tego konstruktora świadczy fakt, że zmodyfikował on zupełnie podwozie „Tatry", odrzucając całą ramę i pozostawiając jedynie jedną grubą rurę, tworzącą połączenie pomiędzy blokiem napędowym i mostem tylnym samochodu. Podobną konstrukcję znacznie później zastosował również „Austro-Daimler". Ponieważ łamane osie napędowe będziemy omawiali osobno, przeto ograniczymy się do opisu łamanej osi przedniej w 6-cio cylindrowym samochodzie „Tatra". Jak widzimy na rycinie 8-mej, przednia oś „Tatry" składa się z dwóch niezależnych połówek zawieszonych ruchomo pod przednią częścią podwozia. Końce tych osi wygięte są ku górze, tworząc w ten sposób pionowe osie kół



Rys. 11.



Rys. 12.

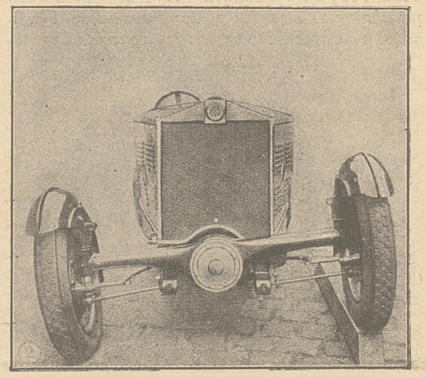
przednich. Powyżej osi łamanej znajduje się silny resor poprzeczny, połączony z końcami półosi. Na uwagę zasługuje również oryginalny system dźwigni, przenoszący ruch kierownicy na koła przednie.

Podczas, gdy w wyżej wymienionych systemach stosowano poprzeczne dźwigary lub też półosie ruchome, inni konstruktorzy zdecydowali się na usunięcie i tych pozostałości dawnej osi. Głównym zaś motorem tej tendencji była myśl dalszego obniżenia podwozia. Nadzwyczaj ciekawe rozwiązanie tego zagadnienia widzimy w konstrukcji samochodu „Harris-Leon Laisne". Podwozie składa się z konstrukcji rurowej, a w rurach podłużnych umieszczono horyzontalne resory spiralne. Koła samochodu umieszczone są na krótkiej dźwigni, która posiada drugie krótkie ramię, wpuszczone do rury i działające na resor spiralny (rys. 9). Cały ten układ resorowy został uzupełniony przez amortyzator hydrauliczno-sprężynowy (rys. 9 po prawej). Zawieszenie to, działające doskonale, dało w rezultacie nieprawdopodobne wprost obniżenie wysokości podwozia.

Konstrukcję „Harris-Leon Laisne" przypomina również system resorowania Garson, który pojawił się ostatnio na widowni; i tutaj widzimy resory spiralno-horyzontalne, umieszczone w ramie podwozia (rys. 10). Koło umocowane jest nie na jednej, lecz na dwóch dźwigniach, z których jedna znajduje się z górnej, druga zaś z dolnej strony ramy, przyczem dolna dźwignia zaopatrzona jest w krótkie ramię, działające na sprężyny resoru spiralnego. Zastosowanie podwójnej dźwigni ma tę dogodność, że oś kierownicza koła przedniego zachowuje stale położenie pionowe. Szczegóły konstrukcyjne objaśnia rycina 10 na dole. Przy konstrukcji tej traci się jednakże wszelkie korzyści obniżenia wysokości podwozia.

Resor spiralny o bardzo oryginalnej konstrukcji został wystosowany w angielskim samochodzie Horstmann, przyczem dzięki pomysłowemu układowi części, działa on zarazem, jako doskonały amortyzator. Główną zaletą nowego resoru jest prosta konstrukcja i zastosowanie nie komplikowanych materjałów. Resor ten składa się z cylindra, wewnątrz którego znajduje się tłok, sprężyna spiralna oraz bloczki hamulcowe. Aby uniknąć smarowania, tłok składa się z dwóch płytek metalowych, między któremi znajduje się tarcza drewniana o nieco większym przekroju (rys. 11 na dole). W tem miejscu, gdzie drążek tłoka opuszcza cylinder, cylinder ten zwęża się. W zwężeniu tem umieszczono drewniane trójkątne bloczki. Urządzenie to działa w ten sposób, że przy uniesieniu koła tłok ściska sprężynę, która ze swej strony wywiera ciśnienie na bloczki drewniane, hamując temsamem ruch tłoka, przyczem hamowanie jest tem silniejsze im silniejsze było uderzenie działające na koło. Zasadniczy układ resoru wraz z dźwigniami łączącemi go z podwoziem i osią widzimy na rycinie 11 u góry. Zawieszenie kół tylnych, jak wynika z rysunku, jest w samochodzie Horstmann zupełnie normalne, przednia oś natomiast przedzielona jest w połowie tak, że zawieszone w środku podwozia półosie mają zupełną swobodę ruchu i działają niezależnie od siebie.

Podobną dźwignię jak Harris-Leon Laisne zastosowano również w angielskim samochodzie „Alvis"z napędem na koła przednie (rys. 12). Resorowanie kół przednich napędowych omówimy później łącznie z łamanemi osiami. Koła tylne, które w samochodzie „Alvis" nie służą ani do napędu, ani też do kierowania, umocowane są na krótkiej dźwigni, pod którą

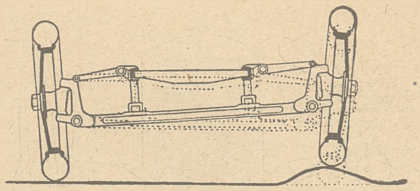


Rys. 14.

znajduje się resor typu pół-cantilever połączony z osią koła. W tym wypadku konstruktorowie mieli zadanie bardzo ułatwione, to też rozwiązanie to znaleziono bez długich prób i doświadczeń.

Jeszcze znacznie dalej posunął się w swych pomysłach konstrukcyjnych niemiecki inżynier Röhr, który w ostatnim czasie stworzył najbardziej postępowy samochód niemiecki.

Myślą przewodnią jego konstrukcji było usunięcie wszelkiej wagi szkodliwej. To też w myśl tej zasady odrzucił on zupełnie oś przednią, zawieszając koła poprostu na dwóch poprzecznych resorach (rysunek 13). Resorowanie syst. Röhr wykazało w praktyce



Rys. 16.

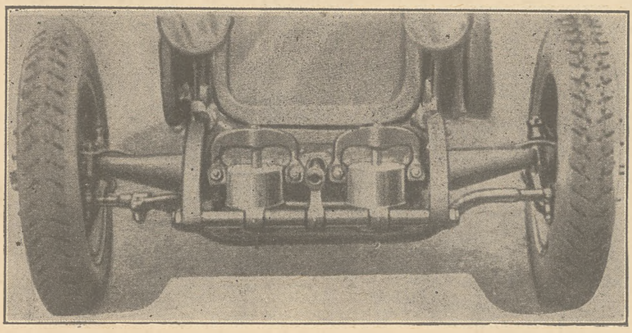
wszelkie zalety, gdyż poza doskonałem działaniem amortyzacyjnem pozwoliło na znaczne obniżenie podwozia. Na specjalną uwagę w konstrukcji Röhra zasługuje sposób przeprowadzenia ruchu kierownicy na koła przednie, przyczem dźwignie kierownicy wyzyskano zarazem do uruchomienia hamulców na kołach przednich.

Wspominaliśmy już poprzednio o samochodzie Sensaud de Lavaud — i tutaj widzimy zastosowanie łamanych osi (rys. 14). Jak wynika z załączonej ilustracji, przednie osie w samochodzie tym zawieszone są z przodu na ramie podwozia, przyczem wewnętrzne końce osi są znacznie rozszerzone i tworzą tam tarczowy resor gumowy. Podobny resor gumowy znany jest również pod nazwą „Adams Rubber".

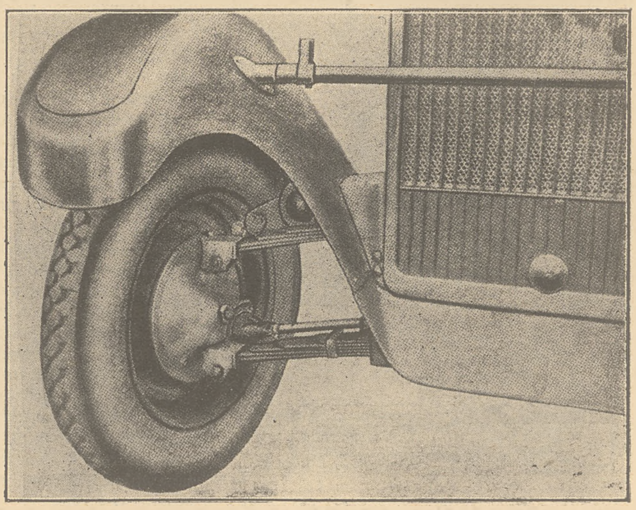
Szerokie zastosowanie amortyzatorów, z których część należy do typu amortyzatorów pneumatycznych, naprowadziła różnych konstruktorów na myśl, czy nie daloby się zastosować również resorów pneumatycznych. Po zaznajomieniu się z tą kwestją okazało się, że rozwiązanie takie jest zupełnie możliwe i daje przytem liczne korzyści, choćiażby z tego względu, że dzięki zmianie ciśnienia powietrza można dowolnie otrzymywać twarde lub miękkie resorowanie. W ostatnim czasie pojawiły się na rynku dwie konstrukcje opracowane nader starannie, a mianowicie resorowanie pneumatyczne „Beardmore" i „Faudi". Tak w jednym jak i w drugim wypadku zastosowano oczywiście niezależne resorowanie kół. Jedną z tych konstrukcyj, a mianowicie resory pneumatyczne „Faudi", widzimy na rycinie 15-tej, gdzie odróżniamy dokładnie ruchome półosie oraz cylindry pneumatyczne.

Wszystkie powyżej opisane systemy niezależnego resorowania kół mają jedną wspólną wadę, a mianowicie: muszą być wbudowane do podwozia specjalnie do nich zastosowanego, przyczem nie można ich zużyć w podwoziach innych typów.

W ostatnich dniach na rynku akcesoryj samochodowych pojawił się nowy system re-



Rys. 15.



Rys. 13.

sorowania francuskiej konstrukcji „Flexatic". Jak wynika z ryciny 16-tej, jest to kombinacja całego szeregu poprzecznic i dźwigni, połączonych elastycznie i ułożonych w kształcie równoległoboku. Zawieszenie „Flexatic" niezupełnie wprawdzie daje efekt niezależnego resorowania kół, ma jednak działanie bardzo zbliżone, a co najważniejsze uniemożliwia wszelkie boczne przesunięcia jednego koła przy uniesieniu się drugiego. System „Flexatic" ma bardzo doniosłe znaczenie z tego powodu, że może być zastosowany przy każdym systemie podwozia, bez wprowadzania doń jakichkolwiek zmian. Próbne jazdy dokonane w ostatnich dniach w Paryżu na kilku samochodach starego typu dały takie polepszenia jazdy, że patent ten został zakupiony przez jednego z przedstawicieli amerykańskiego przemysłu akcesoryj, gdzie będzie wyrabiany masowo. Rzecz oczywista, że nowy system zawieszenia kół ma szczególne znaczenie dla Stanów Zjednoczonych, gdzie miljony kursujących samochodów starego typu stworzą olbrzymi rynek zbytu.

Niezależne resorowanie kół niewątpliwie stanowi poważny postęp w rozwoju nowoczesnego automobilizmu, jednakże coraz to nowe konstrukcje i coraz większe wysiłki techników i wynalazców wskazują na to, że rozwój automobilizmu bynajmniej jeszcze nie znalazł się u kresu. Na rozwiązanie czekają coraz to inne zagadnienia. — Technika nie zna wypoczynku.

W. N—a.

Z Salonu Automobilowego w Rzymie

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

Ilościowo tak pod względem liczby firm wystawiających jak i ilości wystawionych typów i modeli w Salonie Rzymskim dominują bezsprzecznie Amerykanie, reprezentowani przez 20 fabryk, resztę zagranicy przedstawia się bardzo słabo. Francuskich firm widzimy 5, angielskich 2, niemieckich 1 (Mercedes-Benz), austrjackich 1 (Austro-Daimler), belgijskich 1 (Minerva). Poszczególnych typów amerykańskich nie będę tu opisywał, gdyż znane są wszystkim dostatecznie. Wyliczę tylko poszczególne fabrykaty wystawione w Rzymie, a więc: Auburn, Buick, Cadillac, Chandler, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Essex, Graham-Paige, Hupmobile, La-Salle, Marmon, Nash, Oakland, Oldsmobile, Packard, Pontiac, Reo, Studebaker i Willys Overland z całym swym koncernem. Francję reprezentowały znane także powszechnie Bugatti, Citroen, Renault, Talbot i Voisin. Z Anglji pojawił się samochód najbardziej luksusowy, jak Rolls Royce i najmniejszy z najmniejszych, mały Austin-Baby; Austin oczywiście wystawił także swoje inne typy.

Dział karoserji skupił w sobie jedynie 17 firm włoskich. Zagranica nie pojawiła się zupełnie i nie bez racji, bo z wytwórcami karoseryj włoskich pod względem pięknej linji i estetycznego wykonania tak zewnętrznego jak i wewnętrznego rzeczywiście trudno jest konkurować. W przeciwieństwie do innych wystaw, gdzie niepodzielnie króluje limuzyna, w Rzymie pokazano jeszcze dość znaczną ilość samochodów otwartych, aczkolwiek i tutaj należy stwierdzić wyraźny zwrot ku limuzynie, tak więc na przyszłość karoserja otwarta znajdzie się głównie na samochodach sportowych. Pomimo że karoserje wystawione w Rzymie odznaczają się harmonijnem prowadzeniem linji i doskonałem stonowaniem barw, to jednak ten dział produkcji pozostanie sprawą, że tak powiem ściśle wewnętrzno-włoską. W każdym razie zasługują tu na podkreślenie przepiękne kreacje firm Farina, Castagna, Sala, Viotti Garavini i innych.

Wielkiem zainteresowaniem cieszył się także wystawiony w Salonie model „Auto-Albergo" (hotel samochodowy) według projektu inż. Medori i Codini. Jest to projekt olbrzymiego garażu dla bardzo wielkiej liczby samochodów z oryginalnym systemem cyrkulacji pojazdów, umożliwiającym szybkie załatwianie klientów.

Pod względem finansowym i frekwencji publiczności, Salon Rzymski przyniósł wyniki niespodziewane. Od południa do północy przez wszystkie sale Pałacu Sztuk Pięknych przelewały się nieskończone tłumy publiczności. Zresztą Salon samochodowy dokumentował swe istnienie w całem mieście i wystarczy powiedzieć, że na zjazd automobilistów włoskich z okazji wystawy przybyło do Rzymu przeszło 800 uczestników, wśród których znalazł się nawet weteran Renault z roku 1904 z silnikiem dwucylindrowym, zdobywając specjalną nagrodę honorową. W czasie Salonu odbył się między innemi wielki bal reprezentacyjny, dalej bal maskowy, promenada samochodów na autostradzie do Ostji i inne niezliczone imprezy, słowem — od długiego czasu nie widziano tak wielkiego ruchu i ożywienia wśród poważnych zazwyczaj i dostojnych Kwirytów.

Mario Novi.

10-lecie Związku Zawodowego Automobilistów

(Dokończenie ze str. 7-mej.)

goszczy, dziesiąty — członek klubu grudziądzkiego, jedenasty — zarząd Zw. Automobilistów w Lesznie i ostatni — zarząd klubu w Wrześni. Dalsze życzenia składali prezes Cechu Lakierniczego p. Baranek, członek zarządu związku poznańskiego p. Kurek, przedstawiciel Pol. Zw. Kolejowców p. Mleczak, p. Szepka, radca Balon z Bydgoszczy, p. Kozłowski z Torunia, p. Baczak z Grudziądza, prezes werkmistrzów p. Cieślak, p. Adamczak z Katowic i inni.

Po zamknięciu obrad zarząd poznańskiego Zw. Zaw. Automob. odbył dłuższą konferencję z przedstawicielami bratnich organizacyj i innemi delegacjami, a wspólna biesiada koleżeńska, która przeciągnęła się do późnej godziny, zakończyła dzień uroczysty.

(Zdjęć dokonał „Zakład fotograficzny Foto-Express", Poznań.)

Patronowie automobilizmu

św. Krzysztof i św. Franciszka Rzymianka

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

Altieri, aż ją w roku 1859 na wyprzedaży zakupił ksiądz Jan Koźmian, wielki znawca i miłośnik książek, poczem z biblioteką Koźmianowską przeszła na własność Tow. Przyjaciół Nauk.

W życiorysach Świętej czytamy, że Anioł Stróż towarzyszył jej zawsze „widocznie". Ten Anioł Stróż, którego Święta naocznie przy sobie widziała, był powodem, że obrano ją na patronkę samochodów, by tak, jak nad nią, czuwała straż anielska, i Ona w niebezpieczeństwach strzegła od złego.

Kościół, w którym spoczywa św. Franciszka zbudowany jest częściowo na ruinach pogańskich świątyń Wenery i Romy. Przed kościołem jeden z najpiękniejszych widoków na zwaliska Forum rzymskiego i wzgórze Palatynu. Za czasów pogańskiego Rzymu na Forum wznosiły się najpiękniejsze świątynie i gmachy, na Palatynie stał sławny złoty Dom Nerona, błyszczały przepychem pałace cesarskie. Dziś wszystko w ruinie. Lecz te strzaskane kolumny, te zwaliska i ruiny tchną jeszcze taką potęgą i takie z nich bije piękno, że budzą podziw całego świata.

Aniela Koehlerówna.





Podczas ostatnich mrozów niezwykle ciężką służbę mieli policjanci, regulujący ruch. Aby umożliwić im wytrwanie na posterunkach, w niektórych miastach zainstalowano rodzaj piecyków elektrycznych w kształcie płyty, na której stojący policjant mógł sobie rozgrzać nogi. — Po lewej widzimy posterunek policyjny w Amsterdamie, po prawej zaś w Berlinie.

Problem ruchu na szosach

Poznań, w marcu.

Tyle się pisało poprzednio w ostatnich numerach o ulicach miasta, że nie wypada pominąć zupełnem milczeniem szos. które wogóle, a zwłaszcza wielkopolskie. wskutek zwiększania się ilości pojazdów mechanicznych, szczególniej zaś wobec P. W. K. będą miały także trudne zadanie do spełnienia.

Szosy nasze ożywią się wkrótce znacznie, zwłaszcza na wielkich szlakach, jak do Zbąszynia, do Warszawy itd. oraz w bliższych okolicach Poznania, szczególnie zaś droga do Puszczykowa i Ludwikowa, do Jeziora Góreckiego, gdzie zorganizowane być mają różne imprezy, ruch więc aut, autobusów itp. będzie znaczny.

Drogi nasze więc trzebaby bezwarunkowo przystosować do nowych warunków i wymagań przez przeciwdziałanie „niebezpieczeństwu kurzowemu" („termak" lub smołowanie) i zniesienie nieszczęsnej naszej latówki, utrudniającej niesłychanie wymijanie i prześciganie, uniemożliwiającej racjonalny ruch, zmniejszającej jego swobodę na szosie i bezpieczeństwo, a i tak niepotrzebnej, bo niezmiernie rzadko używanej. Przez odpowiednie umocnienie tego zupełnie nieużytecznego obecnie, a w każdym razie bardzo mało potrzebnego pasma, zyskałoby się idealne dla ruchu drogi „trójpasowe", czy „trójtorowe" (Dreibahnstrasse), z dwoma torami pojazdów po bokach, dla obydwu kierunków i trzecim wolnym pasem w środku dla prześcigania (Ueberholerprofil). Zaznaczyć należy, że według tego nowoczesnego, niezwykle korzystnego systemu budowana jest większość, a nawet prawie wszystkie słynne drogi samochodowe, t. zw. „highways" Stanów Zjednoczonych.

Wieleby się przyczyniono do bezpieczeństwa ruchu i jego wygody przez racjonalne oznaczenie miejsc niebezpiecznych, oraz wymalowanie białych linij, znaczących środek szosy, dla zapobieżenia niebezpiecznemu ścinaniu na zakrętach, lub przez ewentualne przebudowanie ich tak, aby uchylenie szosy w skręcie było tylko do wewnątrz łuku.

Tutaj na otwartych szosach, przydałyby się niezmiernie motocyklowe patrole policyjne, wpajające karność i pilnujące ładu, przyczem kary doraźne wiele dobrego w walce ze złem zdziałaćby mogły.

Jeśli bowiem już w miastach naszych ruch jest niezwykle dziki i chaotyczny, to cóż dopiero mówić o szosach! Wystarczy raz wyjechać trochę poza miasto, aby się o tem przekonać. Samochody osobowe jeżdżą jako tako, ciężarowe nie chcą się namykać, a pojazdy konne... słów brak poprostu na opisanie tego. Żaden niemal z naszych kmiotków i furmanów nie jeździ prawidłowo, a jeśli mu się kiedy to przypadkiem zdarzy, to w ostatniej chwili przejeżdża na fałszywą stronę; inni jadą stale środkiem szosy, zawzięcie nie namykając się w prawo. Jest to istna golgota prawdziwie usposobionego i pragnącego przestrzegać przepisy automobilisty, a samo wspominanie, nerwów kosztuje niemało.

Takie patrole policyjne na motocyklach oddawna są już zresztą zaprowadzone na szosach województwa warszawskiego, gdzie przyczyniły się ogromnie do wzrostu karności i porządku ruchu na drogach. Świadczy o tem podane także w „Samochodzie" zestawienie, z którego wynika, że w ostatnim kwartale roku ubiegłego, t. j. od czasu ich pojawienia się, ukarano na szosach w granicach powiatu warszawskiego za niestosowanie się do przepisów drogowych około 2 000 osób na łączną sumę grzywien 12 000 złotych.

Czyżby więc i w naszej Wielkopolsce nie można się zdobyć w ten sposób na zaprowadzenie wreszcie wzorowego porządku i ładu? Przecież nie jest to chyba takie trudne i niewykonalne, a sam „prestige" wobec gości, którzy z zagranicy w związku z P. W. K. napłyną, tego wymaga.

O służbie drogowej niema jeszcze co w Polsce marzyć, ale możeby Automobilklub Wielkopolski mógł zrobić skromny początek i wyposażył kilka patroli drogowych dla badania stanu dróg i donoszenia władzom o zauważonych brakach, szkodach i potrzebie napraw, lub do niesienia w danym wypadku pomocy przy katastrofie, czy „pannie", do usuwania drobniejszych przeszkód, jak strącone na szosę konary, rozsypane szkło itp. oraz służenia informacjami przejezdnym. Wdzięczne byłoby to pole dla tej instytucji, która napewno zasłużyłaby sobie na wdzięczność, zareprezentowałaby się godnie wobec obcych, podnosząc tem swój autorytet, zarazem wzbudzając wśród obcych uznanie i sympatję dla Polski.

R.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Warszawa otrzyma nowe wagony tramwajowe

(wj.) Magistrat Warszawy upoważnił dyrekcję tramwajów do zamówienia 90 nowych wagonów tramwajowych, w tem 50 motorowych i 40 doczepnych. Dyrekcja, po ustaleniu typu wagonów, podzieliła zamówienie między 3 fabryki — w Warszawie, Sanoku i Gdańsku.

Zamówione wagony będą się dość znacznie różniły od obecnie kursujących po mieście. Perony mają być całkowicie osłonięte dla wygody pasażerów, wagony będą na niskich kołach, zamiast okienek, przy „poddaszku" umieszczone zostaną wentylatory. Wagony będą ogrzewane, ławki zaś wyściełane i obite skórą. Nowe wagony nie będą się niczem różniły od wozów wprowadzonych obecnie na Zachodzie.

Samochody i motocykle pościgowe dla władz bezpieczeństwa

Centralne władze policyjne zakupiły w ostatnich dniach 10 samochodów i 10 motocykli pościgowych dla użytku policyjnej służby bezpieczeństwa. (j)

Plany miasta w taksówkach

Dla zapobieżenia sztucznemu podwyższaniu ceny i oszukiwaniu nieświadomych pasażerów, jak to często praktykują szoferzy dorożek warszawskich przez obwożenie dalszą, okrężną drogą zamiast najbliższą, jaka wiedzie do celu, zarządzono, aby wszystkie taksówki warszawskie wyposażone zostały obowiązkowo w najbliższym czasie w plan miasta, wywieszony na widocznem miejscu. R.

Kołnierze przeciwbłotne przy warszawskich pojazdach publicznych

Władze miejskie Warszawy zastanawiają się nad wprowadzeniem kołnierzy i fartuchów przeciwbłotnych z gumy, czy skóry, któreby skuteczniej chronić mogły przechodniów, fasady domów i inne objekty na ulicy się znajdujące przed błotem, pryskającem z pod kół pojazdów, dotychczasowe błotnice bowiem ochraniają jedynie sam samochód.

Odpowiednie próby są w toku, szczególniej przeprowadzać je się będzie praktycznie na wiosnę; w razie pomyślnego rezultatu, zostaną „błotochrony" zastosowane obowiązkowo u taksówek i innych pojazdów użyteczności publicznej. R.

Z POZNANIA

Wykroczenia kierowców samochodowych w miesiącu lutym

(Pj.) W m. lutym 1929 r. zanotowały władze policyjne ogółem 152 wypadki wykroczeń samochodowych i dorożkarskich w tem: za nieprzepisową jazdę 37, za jazdę z otwartym tłumikiem 5, za palenie tytoniu podczas jazdy 9, za najechanie ludzi 2, za nieposiadanie wskaźnika 1, za tamowanie ruchu kołowego 7, za nieposiadanie dyplomów szoferskich 9, za stanie po nieprzepisowej stronie ulicy 2, za zderzenie 6, za nieposiadanie firmy 6, za niezapalenie świateł 73.

Wypadki samochodowe

(Pj.) W poniedziałek ub. tygodnia około godziny 18,30 na Starym Rynku w pobliżu głównego odwachu wojskowego przejechany został przez dorożkę samochodową PZ 44 260 Franciszek Kowalik z zawody szofer. Ofiarę wypadku przewieziono do Szpitala Miejskiego.

* * *

W ub. sobotę wieczorem o godzinie 21,30 dorożka samochodowa nr. 93 kierowana przez szofera Stanisława Szobera, zam. nad Bogdanką nr. 4 wjechała na latarnię uliczną obok bramy więzienia sądowego przy ul. Młyńskiej, nrożnik ul. Solnej. Skutkiem zderzenia latarnia została uszkodzona, uszkodzony został również samochód, a pasażer p. Michał Heilein, zam. przy ul. Działyńskich 7, odniósł ciężkie okaleczenia. Przywołane Pogotowie Ratunkowe opatrzyło rannego w bramie więzienia sądowego, przewożąc go następnie w stanie ciężkim do Szpitala Miejskiego. Jak stwierdzono, winę ponosi szofer, który był w stanie nietrzeźwym.

Z ŁODZI

W województwie Łódzkiem przypada na 967 mieszkańców 1 auto

(Łj.) W ostatnich dniach sporządzona została przez władze statystyka pojazdów mechanicznych, kursujących na obszarze województwa łódzkiego.

Według zestawień na terenie województwa łódzkiego kursuje ogółem 2,637 pojazdów, w tem 444 dorożki, 381 autobusów, 386 aut ciężarowych, 1125 samochodów osobowych, 272 motocykle oraz 29 innych pojazdów mechanicznych, nie wliczając aut wojskowych.

Przyrost ogólnej ilości pojazdów motorowych w stosunku do ilości z dnia 1 stycznia 1928 r. wynosi 38 procent.

Ponieważ liczba mieszkańców województwa łódzkiego, według rocznika statystycznego Rzeczypospolitej Polskiej 1927 i przyrostu rocznego 1,36 procent wynosi 2,560,841 mieszkajców, zatem liczba osób, przypadających na jeden pojazd mechaniczny, wynosi 967.

Zaznaczyć należy, że pod względem ilości pojazdów mechanicznych województwo łódzkie zajmuje w Polsce piąte miejsce po Warszawie, woj. Poznańskiem, Śląskiem i Pomorskiem.

Łódź posiada 78 i pół km. torów tramwajowych

(Łj) Według danych, będących w posiadaniu Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich, długość torów tramwajowych w chwili zawierania nowej umowy koncesyjnej w roku 1923 wynosiła 42,969 klm. Poczynając od 1924 r. Kolej Elektryczna Łódzka, w wykonaniu umowy koncesyjnej przystępuje do rozbudowy sieci: tak więc w roku 1924 długość torów tramwajowych wzrasta do 48,176 klm., w roku 1926 wynosi już — 51,661 klm., w roku 1927 — 59,615. W ciągu roku 1928 wybudowano około 19 km. nowych linij, tak że w chwili obecnej długość torów wynosi 78,487 klm.

Stacje benzynowe czynne będą nadal przez całą dobę

Łódzki starosta grodzki złożył w tych dniach w ministerstwie spraw wewnętrznych memorjał w następującej kwestji:

Sprzedaż materjałów pędnych i smarów może odbywać się jedynie na zasadach ogólnych, wyszczególnionych w rozporządzeniu p. Prezydenta



Louis Blériot, syn znanego francuskiego lotnika, który przed 20=tu laty pierwszy przeleciał ponad kanałem La Manche, zapragnął snać także laurów sławy światowej i zapowiedział ze swej strony nowy przelot transatlantycki. Przygotowania podobno są już w toku. Na rycinie: Louis Blériot w swem paryskiem biurze. Fot. Atlantic.



W. R. Morris, założyciel znanej angielskiej fabryki samochodów, firmę swą ze skromnych początków doprowadził do szczytu rozwoju. Dziś fabryki Morrisa zajmują pod względem ilości pierwsze miejsce w angielskiej produkcji samochodowej. W uznaniu zasług p. W. R. Morrisa około rozwoju angielskiego przemysłu, król angielski nadał mu w tych dniach tytuł barona.

Rzplitej z dnia 22. III. 1928 roku o godzinach handlu i otwarcia zakładów handlowych i niektórych przemysłowych, t. j. w godzinach od 7=ej rano do 7=ej wieczór, co w obecnym czasie bardzo silnie rozwijającego się ruchu automobilowego jest ogromnie niewygodne i absorbujące, gdyż często zdarza się, że przewidywany zapas materjałów pędnych jest niewystarczający i w drodze okazać się może brak tych materjałów po godzinie 7=ej wieczór.

Okoliczność ta może ujemnie wpłynąć na rozwój samego ruchu automobilowego, gdyż kupno materjałów sprawiałoby duże trudności ze względu na ograniczenie godzin handlu i grożące z tego powodu sankcje karne.

Również w opinji cudzoziemców, wjeżdżających do Polski, ograniczenie sprzedaży w pewnych godzinach sprawiać będzie złe wrażenie.

Wobec powyższych względów, jak i wobec tego, że rozwój ruchu automobilowego otoczony jest opieką władz zwierzchnich, łódzki starosta grodzki, p. Strzemiński, wystąpił z wnioskiem do wyższych władz w kierunku znowelizowania wyżej wymienionego rozporządzenia, tak aby sprzedaż materjałów pędnych odbywać się mogła w t. zw. „stacjach benzynowych" w ciągu całej doby.

Stacje benzynowe są już obecnie czynne przez całą dobę, chodzi więc tylko o zalegalizowanie obecnie istniejącego stanu rzeczy. (j)

Wzorowa szosa Łódź — Łagiewniki

W magistracie m. Łodzi odbywają się pertraktacje z podkomisją specjalną w sprawie umowy z właścicielami przydrożnych gruntów, położonych na drodze, wiodącej do Łagiewnik. Chodzi tu mianowicie o odstąpienie tych gruntów miastu i umożliwienie mu wybudowania wzorowej drogi do Łagiewnik. Jeżeli pertraktacje uwieńczone zostaną należytym skutkiem, droga do Łagiewnik posiadać będzie 40 metrów szerokości i będzie to jedna z najbardziej wzorowych dróg w powiecie.

Po skutecznem zakończeniu pertraktacji magistrat m. Łodzi rozpisze konkurs na budowę drogi, oraz przeprowadzi parcelację Łagiewnik. (j)

Szosy asfaltowe w woj. Łódzkiem

(Łj.) Łódzkie władze wojewódzkie wobec powiększenia kredytów na budowę dróg przez władze centralne, postanowiły w obecnym sezonie przystąpić do naprawy dróg na całym terenie województwa łódzkiego.

Tytułem próby wyasfaltowany zostonie odcinek Łódź—Ruda Pabjanicka. W razie pomyślnych wyników, wszystkie drogi na terenie województwa łódzkiego byłyby asfaltowane.

Groźny pożar garażu samochodowego w Łodzi

(Łj.) W środę ub. tygodnia w garażu samochodowym Miejskiego Pogotowia Ratunkowego w Łodzi przy ul. Gdańskiej wybuchł pożar, spowodowany nieostrożnem obchodzeniem się z benzyną.

Szofer, Antoni Broszkiewicz, przygotowując karetkę Pogotowia do wyjazdu, napełnił zbiornik samochodowy wiadrem w pobliżu pieca, w którym płonął ogień. Skutkiem niezachowania ostrożności, w pewnym momencie benzyna zapaliła się, a szofer, orjentując się w groźnej sytuacji, odrzucił wiadro napełnione benzyną, chcąc w ten sposób uratować życie.

Płonąca benzyna eksplodowała z taką siłą, że prąd powietrza wyważył drzwi garażu, wyrzucając je wraz z szoferem na dziedziniec przed budynkiem.

Z płomieni zdołano uratować trzy karetki, samochód zaś, przy którym powstał pożar, spłonął doszczętnie. Szofer Broszkiewicz odniósł lekkie poparzenia oraz poważne potłuczenia ciała.

ZE ŚLĄSKA

Skutki ślizgawicy

(śłj.) W poniedziałek w godzinach popołudniowych zdarzył się w Brzezinach Śl. wstrząsający wypadek. Samochód półciężarowy pewnej firmy rzeźnickiej z Król. Huty, naładowany mięsem, w szalonem tempie jechał ul. Warszawską ku Król. Hucie. W samochodzie siedzieli właściciel samochodu i jego żona oraz szofer. Na jednym z zakrętów samochód zaczął się ślizgać, przyczem tył samochodu uderzył w sanie, stojące po lewej stronie ulicy, wskutek czego szofer stracił władzę nad samochodem i całą siłą wjechał w dom p. Cowego. Samochód został zupełnie zdruzgotany, właściciel samochodu ciężko ranny, zaś żona jego i szofer odnieśli potłuczenia. Ciężko rannemu właścicielowi samochodu, dającemu słabe oznaki życia, udzielił pierwszej pomocy dr. Kujawski z Brzezin Śl.

O rekord światowy

Światowy rekord szybkości na samochodach nie został jeszcze rozegrany. Wprawdzie pierwsza próbna jazda mjr. Segrave'a w Daytona Beach dała, mimo niezupełnego wykorzystania silnika, szybkość 290 km. na godz., lecz podjęty w dniu 1 marca atak na rekord światowy nie powiódł się, gdyż samochód stracił równowagę i z trudem został opanowany przez kierowcę. Powody tego wypadku oraz szczegóły biegu trzyma się narazie w ścisłej tajemnicy, a mjr. Segrave zapewnia ponownie, że uda mu się osięgnąć szybkość około 400 km. na godz.

Nie lepiej powodzi się kpt. Campbell'owi w południowej Afryce. Tak więc nasamprzód zdarzył mu się, już drugi w ostatnim czasie, wypadek z samolotem w pobliżu miasta Kalvinia, przyczem nasz rekordzista odniósł lekkie rany. Dalej zaś cała ekspedycja walczy z niezwykłemi trudnościami w górskiej kotlinie Verneuk=Pan. Panuje tam temperatura zaiste piekielna tj. przeciętnie 30 stopni Celsjusza, a najbliższy punkt dostarczający wodę odległy jest o 50 km. Największa trudność, jak się okazało, wynika z wysokiego położenia kotliny (1200 m. ponad poziomem morza), gdyż wskutek rozrzedzonego powietrza wydajność silnika, a temsamem i szybkość spadły o 14 procent.

W ostatniej chwili donoszą z Ameryki, że rekordu amerykańskiego na samochodzie Triplex=White będzie bronił nie Ralph de Palma, który w ostatniej chwili się wycofał, lecz Leon Duray. Potwierdzenia tej wiadomości jeszcze nie otrzymaliśmy.

Ze sportu

Wyścigi irlandzkie

(sp) Królewski Irlandzki Klub Automobilowy organizuje w tym roku poraz pierwszy wielkie wyścigi międzynarodowe, które odbędą się na 7-mio kilometrowym torze w Phoenix Park pod Dublinem w dniu 12 i 13 lipca r. b. Zawody dzielą się na dwie części: w dniu pierwszym startować będą maszyny poniżej 1 500 ccm pojemności, w drugim zaś dniu samochody o pojemności powyżej 1 500 ccm. Wyścig stanowić będzie 70 okrążeń toru, czyli 490 klm. Nagrody wynoszą w sumie około 150 000 złotych. W obydwóch wyścigach pierwsza nagroda wynosi 1 000 funtów, druga 500 funtów, trzecia 200 funtów, pozatem liczne nagrody drobniejsze. Zapisy przyjmuje się do dnia 18 marca rb. po 15 funtów za wpis, do dnia zaś 17 maja po 30 funtów od zawodnika zgłoszonego.

Nowy niemiecki autodrom

(sp.) Przed kilku tygodniami donosiliśmy o projekcie stworzenia nowego niemieckiego toru wyścigowego dla pojazdów mechanicznych niedaleko miasta Lüneburg. Obecnie dowiadujemy się, że budowa tego toru jest już zadecydowana, gdyż udało się uzyskać zgodę wszystkich zainteresowanych urzędów, które ze swej strony przyrzekły również wszelkie poparcie oraz pomoc finansową.

Odpowiedzi redakcji

Zarząd Dóbr D-ra Z. Cichowicza, Marszew, p. Pleszew. Nie znamy nazwy tej masy, o której WPan wspomina. W ostatnich czasach na rynkach pojawił się cały szereg preparatów do lutowania aluminjum.

U nas w Poznaniu jedna z firm posiada zastępstwo na taki lut. W zeszłym roku preparat ten był demonstrowany na Targach i próby dały dobry rezultat. Jest to obecnie już zaprowadzony artykuł. Być może, że o tym właśnie środku słyszał Pan, gdyż temperatura topienia się jego jest w przybliżeniu taka, jaką Pan podaje. Jest to preparat, wytwarzany przez fabrykę „Biferg" i nosi nazwę „Alulot". Lutuje on blachę i odlewy aluminjowe oraz wszelkie stopy aluminjum.

Należy przed lutowaniem miejsce to oczyścić i spiłować na ostro, podłożyć azbestem, potem ograć do tej temperatury, przy której lut będzie się topił, a po nalaniu lutu stopniowo ostudzać.

Z innych środków znany jest nam niemiecki środek „Durtimol". Jest to masa do lutowania przedewszystkiem aluminjum, lutuje jednak również stal, mosiądz itp. Wytwarza ten środek „Küppers Metallwerke G. m. b. H., Bonn a Rh. O S. Nie wiem, czy środek ten jest reprezentowany w Polsce, sądzimy jednak, że w specjalnych magazynach można go dostać.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie p. A. N. w T. W czasie zimy nie używam swego samochodu, który stoi w garażu. Proszę więc o radę, jak w tym czasie ochronić mam gumy od zniszczenia? Czy należy zdjąć wszystkie części kół z oponami i schować w piwnicy, ponieważ garaż ma betonową podłogę, czy też wystarczy postawić samochód na deskach? Garaż nie jest ogrzewany.

Odpowiedź. Dla ochrony gum w czasie zimy najlepiej jest podwindować wóz zwykłą dźwignią (lewarkiem) i podstawić pod osie mocne koziołki tak, żeby koła wisiały w powietrzu, nie dotykając ziemi. Wówczas należy wypuścić z dętek powietrze lecz niezupełnie, tak, żeby ciśnienie powietrza pozostało około 1 atmosfery. Wówczas dętka nie będzie się nigdy marszczyła i zaginała. W ten sposób umieszczone gumy mogą być przechowywane całą zimę, o ile garaż jest szczelny i mroźne powietrze nie przenika do środka. Sądzimy, iż pozatem wie Pan, jak należy zabezpieczyć wóz na zimę. Szczegółowe wskazówki pod tym względem znajdzie pan w nr. 4 naszego pisma.

Pytanie p. R. S. w P. W poprzednim numerze „Samochodu" podany był opis pompy i filtra do benzyny. Niemniej ważne jest mojem zdaniem oczyszczanie powietrza wsysanego przez gaźnik, gdyż w ten sposób unika się zanieczyszczenia benzyny przez pył. Widziałem na niektórych samochodach takie filtry, lecz nie wiem, na czem polega ich konstrukcja. Sądzę, iż byłoby pożyteczne umieścić opis takiego przyrządu dla zaznajomienia z niemi czytelników „Samochodu".

Odpowiedź. Rzeczywiście oczyszczacze powietrza coraz więcej wchodzą w użycie i dziś już są stosowane na samochodach prawie każdej marki. Nietylko zresztą zaopatruje się w nie samochody, lecz i motocykle, jak to widzimy na motorach marki B. S. A. i D. K. W.

Spowodowane to jest nietylko ochroną przed zanieczyszczeniem karburatora, które usuwa się znajdującym się przed gaźnikiem filtrem benzynowym, lecz przedewszystkiem dla ochrony zużycia cylindrów. Pył, wciągany przez karburator, łączy się z mieszanką benzynową i wchodzi przez rurę ssącą i zawór do cylindra, gdzie zmieszawszy się jeszcze z oliwą, osiada na tłoku i odgrywa jakby rolę szmergla, trąc i w ten sposób zużywając ścianki cylindra. Niewidoczne cząsteczki pyłu są jednak bardzo ostre i zużycie cylindrów pod wpływem tego pyłu jest nieraz znaczne.

W tym też celu stosuje się obecnie oczyszczacz, którego konstrukcja dąży do tego, żeby wciągane przez gaźnik powietrze oczyszczać od pyłu. Istnieje szereg systemów filtrów powietrznych, różniących się znacznie od siebie w budowie.

Znana fabryka karburatorów „Zenith" wypuściła taki oczyszczacz, do którego powietrze wchodzi przez szereg wąskich szczelin w podwójnych ściankach filtru, przyczem szczeliny te są ustawione w przeciwnych względem siebie kierunkach, dzięki czemu pył, wciągany do środka, zmienia kierunek ruchu i tym sposobem nie trafia do otworu karburatora. Drobne natomiast cząstki filtruje się zapomocą specjalnie sporządzonego sukna, które się odkurzają automatycznie.

Inne systemy jeszcze lepiej rozwiązały ten problem, zastosowując wewnątrz wiatraczek, który ma za zadanie odrzucić cząstki pyłu i przez otwory boczne usunąć nazewnątrz.

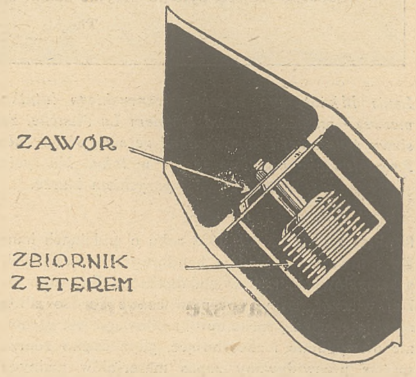
System ten jest o tyle lepszy, iż pył nie pozostaje wewnątrz, jak to ma miejsce w innych odkurzaczach, wymagających co pewien czas oczyszczanie filtru od zebranego tam pyłu, który hamuje do pewnego stopnia dopływ powietrza do gaźnika.

Pytanie p. K. M. z B. Kupiłem samochód, który według fabrycznego opisu jest zaopatrzony w termostat. Nie wiem gdzie się ten przyrząd mieści i do czego służy. Prosiłbym o wytłumaczenie działania i konstrukcji tego przyrządu.

Odpowiedź. Termostat jest to przyrząd, regulujący temperaturę wody chłodzącej silnik, nie dopuszczając do zbytniego ochładzania się jej. W porze zimowej zimne powietrze, wciągane przez chłodnicę zapomocą wentylatora, przez pęd samochodu ochładza zbytnio wodę w chłodnicy i koszulkach, powodując temsamem złe tworzenie się mieszanki benzynowej, a raczej skraplanie się pewnej części benzyny przy zetknięciu z zimnemi ściankami cylindra. Wpływa to ujemnie na działanie silnika, który pracuje na zbyt ubogiej mieszance. Dla zapobiegnięcia temu znane są i stosowane powszechnie takie środki, jak zakrywanie chłodnicy pokrowcem, zdejmowanie na zimę paska od wentylatora, lub, jak to często się spotyka, stosowanie przy chłodnicy przez fabryki specjalnych żaluzyj, otwieranych i zamykanych mechanicznie z siedzenia kierowcy, zapomocą dźwigni (Essex, Oldsmobil i t. p.).

Jednakże tego rodzaju urządzenia nie są zbyt dokładne i często wymagają skupienia uwagi kierowcy na tę specjalnie stronę, zmuszając, jak to mamy np. przy stosowaniu żaluzji do ciągłego otwierania i zamykania ich, żeby zapobiec z jednej strony ochładzaniu, a z drugiej zagrzewaniu się wody. Musi być zazwyczaj w tym wypadku stosowany specjalny przyrząd na desce czołowej, wskazujący temperaturę wody lub silnika.

Termostat natomiast działa automatycznie. Mieści się on w górnej rurze wodnej, odprowadzającej wodę z koszulek do chłodnicy. Składa się on, jak to widać z załączonego rysunku z małego zbiornika hermetycznego w kształcie harmonijki, napełnionej eterem. Kształt ten przedewszystkiem pozwala mu reagować na wszelkie zmiany temperatury wody, otaczającej go, a pozatem umożliwia mu kurczenie się i rozszerzanie.

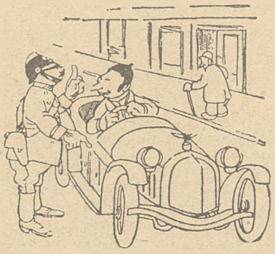


Zbiorniczek ten jest połączony z zaworem, zamykającym dopływ wody do chłodnicy.

W tym wypadku, gdy woda ochłodzi się zbytnio, zbiornik pod działaniem zimna kurczy się i zawór zamyka dopływ wody do chłodnicy skutkiem czego woda niechłodzona zaczyna się zagrzewać, powodując regularną pracę silnika. Kiedy woda jest już dostatecznie ciepła (ca. 80 stopni) zbiornik, pod działaniem ciepła, rozszerza się i otwiera dopływ jej do chłodnicy, gdzie znów woda cokolwiek się ochłodzi, co spowoduje następnie zamknięcie dopływu jej do chłodnicy. Tym sposobem temperatura wody stale pozostaje w pewnych granicach zagrzania. Często stosuje się w zaworze mały otwór, który w razie zamknięcia zaworu przepuszcza trochę wody do chłodnicy samochodu. Niektóre firmy łączą z termostatem żaluzję do chłodnicy w ten sposób iż przy zamknięciu zaworu zamykają się one automatycznie, powodując temsamem prędsze ogrzanie się wody.

Dawniej stosowane były termostaty tylko w wozach luksusowych (Cadillac, Packard) — dziś stosują je nawet takie samochody, jak Chevrolet.

HUMOR



— Zapisuję panu grzywnę — pan jeździ bez reflektorów . . .
— Przecież są na przedniej części maszyny.
— No, tak — ale zgaszone.
— Właśnie miałem je ponownie zapalić . . .
— Zapóźno! trzeba było to uczynić zanim zgasły . . .

The Humorist

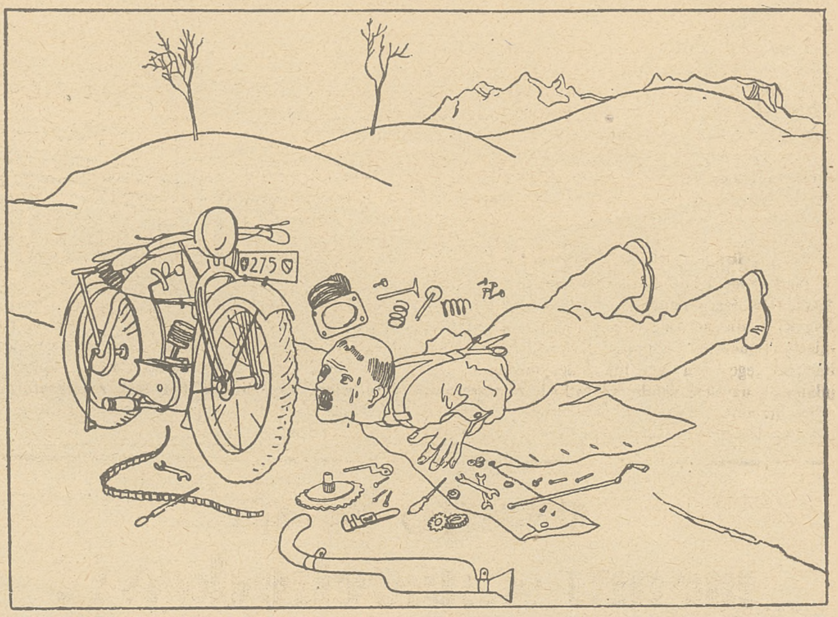
Dowód

Sędzia: — Z czego pan wnosi, że oskarżony był pijany?

Świadek: — Bo właśnie kłócił się z szoferem.

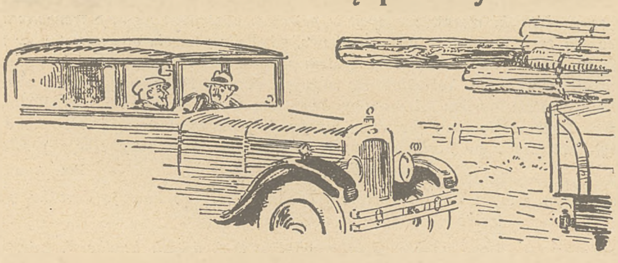
Sędzia: — To przecież nie jest żaden dowód.

Świadek: — Owszem, bo tam nie było wcale szofera.

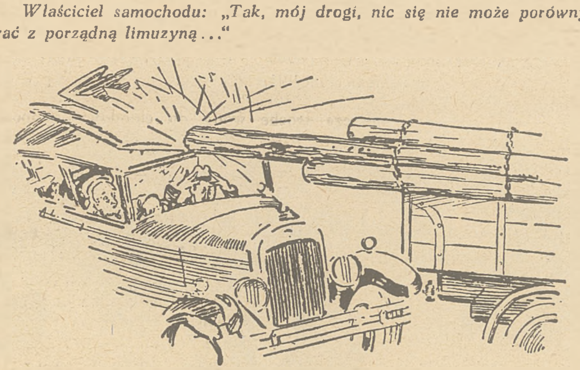


— A przecież najprzód pomyślałem, że w tanku zabrakło benzyny. Szkoda, żem odrazu tam nie zajrzał.

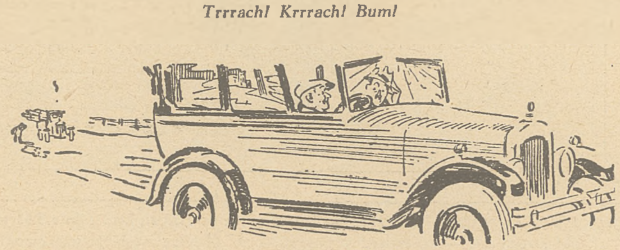
Zawsze można się pocieszyć



Właściciel samochodu: „Tak, mój drogi, nic się nie może porównywać z porządną limuzyną . . .“



Trrrach! Krrrach! Bum!



. . . Aczkolwiek i „rozsuwany“ dach ma swoje zalety.

Autentyczne

Pewien automobilista zatrzymuje się przed stacją kolejową w miejscowości R. w Szwajcarji, opuszcza w pośpiechu samochód, przebiega pędem przez tor i — znika w instytucji Szwajcarskich Kolei Związkowych, oznaczonej szyldem: Dla panów. Gdy po pewnej chwili opuszcza lokal i powraca do samochodu, naczelnik stacji, cały czerwony z irytacji, wysuwa głowę z okna i woła za nim:

— Wy przeklęte pokraki, do tego to jeszcze kolej wam jest dobra, hę?

Do wynajęcia

W śródmieściu mieszkanie w mansardzie z garażem i udziałem w kuchni.

Roztargnienie

Żona: — Ach, co za przepiękny pejzaż!

Mąż (przy kierownicy podczas szybkiej jazdy, nie odrywając oczu od drogi): — Przy okazji będę musiał tu przyjechać i obejrzeć okolicę.

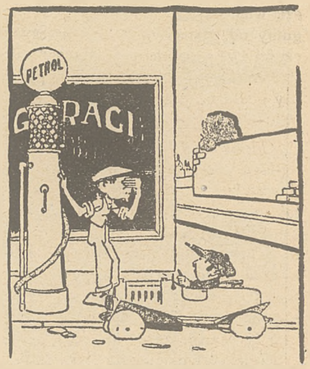
Dogodne warunki spłaty

— Czego tak kiepsko wyglądasz?

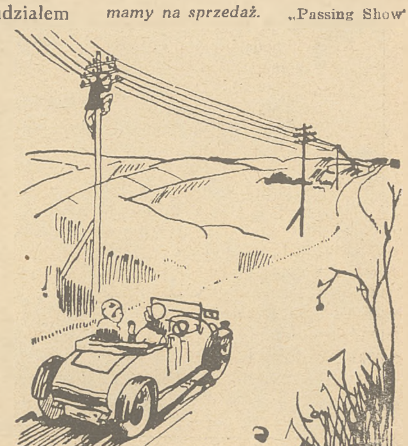
— Przed czterema laty kupiłem sobie samochód.

— ? ? !

— A dziś muszę zapłacić ostatnią ratę.

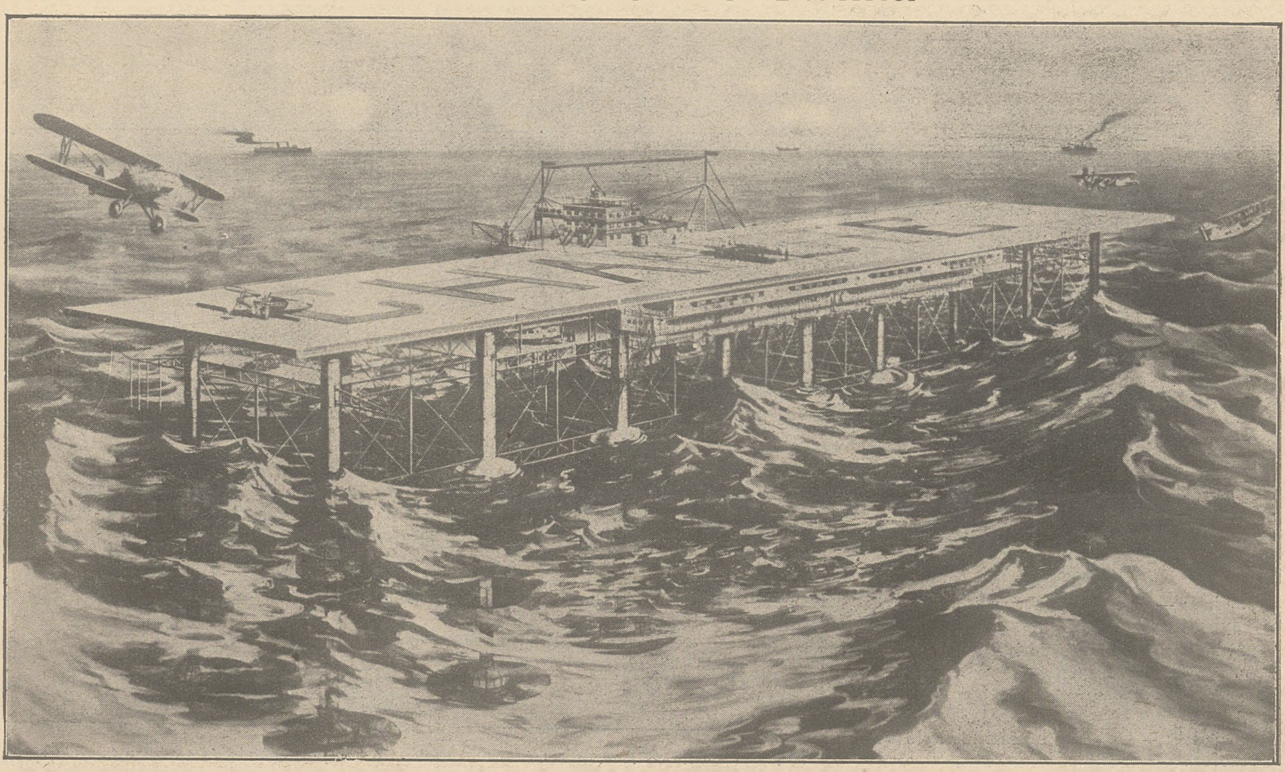


Dozorca garażu do właściciela miniaturowego samochodu: — Żałuję bardzo, proszę pana, ale mleka nie mamy na sprzedaż. „Passing Show“



— A po co twój mąż wlazł na słup telegraficzny?
— Ponieważ jest bardzo ostrożny i chce się upewnić, czy droga jest wolna . . . „Passing Show“

Rozmaitości ze świata





U góry: Przed mniejwięcej pół rokiem opublikowany został projekt inż. Armstronga, dotyczący uruchomienia lotniczej komunikacji transatlantyckiej przy pomocy całego szeregu pływających lotnisk, rozmieszczonych w pewnych odstępach na linji transatlantyckiej. Konstrukcja tych wysp jest nader ciekawa, gdyż nie pozwala ona nawet przy największej fali na zalanie lotniska, a cały system połączonych ze sobą ciężarków podwodnych uniemożliwia wszelkie kołysanie się „wyspy". Projekt Armstronga wszedł obecnie na tory realne, powstała bowiem „Armstrong Seadrome Development Co." w Wilmington, która przystąpiła do budowy pierwszej wyspy. Wyspa ta umieszczona zostanie na połowie drogi pomiędzy New Yorkiem a wyspami Bermuda i stworzy stację przeładowania dla poczty. Fot. Atlantic

Po lewej: W jednym z małych miast w Natalu (połudn. Afryka) kursuje dorożka, przerobiona ze starego samochodu Forda.

Na dole po lewej: Do Miami na Florydzie przybył w tych dniach Lindbergh (pierwszy z prawej) na samolocie Sikorski-Amphibia, otwierając temsamem regularną lotniczą komunikację pocztową pan-amerykańską. Fot. Underwood and Underwood.

Na dole po prawej: Z okazji „tygodnia zapobiegania wypadkom", policja berlińska specjalnie zwraca uwagę na przechodniów, nie pozwalając im przechodzić przez jezdnię w niedozwolonej chwili. Fot. Scherl





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.